Mittag-Ausgabe.

# Posener Zeitung.

Zweiundachtzigster Jahrgang.



Nr. 866.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Mittwoch, 10. Dezember.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1879.

## Amtliches.

Berlin, 9. Dezember. Der Kaiser und König hat geruht: dem Ober-Postdirektor Hirsch zu Bromberg die Erlaubniß zur Anlegung des Ehrenkreuzes 2. Klasse des fürstlich lippischen Gesammthauses zu ertheilen, ferner dem Justizrath und Notar Kittel zu Wongrowitz den Rothen Adler-Orden 4. Klasse zu verleihen.

Der König hat geruht: den Oberförster Rundspaden zu Nienover, Provinz Hannover, und den Oberförster von Schlebrügge zu Ohlau, Oberförsterei Peisterwitz, im Regierungsbezirk Breslau, zu Forstmeistern mit dem Range der Regierungsräthe zu ernennen; dem Verwalter der Oberförsterei Kottenforst und Dozenten an der landwirthschaftlichen Akademie zu Poppelsdorf, Oberförster Sprengel zu Bonn den Charakter als Forstmeister zu verleihen.

## Vom Landtage.

### 21. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 9. Dezember. 11 Uhr. Am Ministertisch Graf Stolberg, v. Kameke, v. Puttkamer, Maybach und Bitter mit zahlreichen Kommissarien.

Auf der Tagesordnung steht die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Minister Maybach: Ich habe dem hohen Hause eine Mittheilung zu machen, welche, jetzt ausgesprochen, vielleicht geeignet sein möchte, die geschäftliche Behandlung der Vorlage zu beeinflussen und diejenige rasche Erledigung herbeizuführen, welche wir mit Rücksicht darauf wünschen müssen, daß einmal die mit den Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Verträge bekanntlich mit Ablauf dieses Jahres ihre Gültigkeit verlieren und daß andererseits dem Herrenhause auch diejenige Zeit, welche es zu seinen Berathungen gebraucht, nicht über Gebühr geschmälert werde. Ihre Kommission, welche in langen und mühevollen Sitzungen den Stoff ausführlich behandelt und bewältigt hat, hat Ihnen vorgeschlagen: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen: 1) dem Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat die Zustimmung zu ertheilen, 2) diese Zustimmung jedoch von der Zusage der Staatsregierung abhängig zu machen, daß dieselbe dem Landtage noch in gegenwärtiger Session, jedenfalls bei dessen nächstjährigem Zusammentritt, Gesetzentwürfe vorlegt, welche folgende Grundsätze feststellen." Es folgen nun die Grundsätze A. und B. (betreffend die finanziellen und wirthschaftlichen Garantien). Ich bin ermächtigt, Namens der Staatsregierung die Erklärung abzugeben, daß sie die Zusage, von welcher die Kommission die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf abhängig gemacht sehen will, hiermit ertheilt, im Falle, daß das hohe Haus sich den Vorschlägen der Kommission anschließen sollte, daß sie somit bereit ist, diejenigen Gesetzentwürfe vorzulegen, in dieser oder beim Beginn der nächsten Session, welche zur Ausführung der Vorschläge der Kommission für nöthig erachtet sind. Die Staatsregierung hofft, daß sie mit diesem bedeutsamen Zugeständniß den Boden gewinnt, auf welchem sie im vertrauensvollen Zusammenwirken mit der Landesvertretung Sorge trägt, daß das finanzielle Gleichgewicht des Staatshaushaltsetats, welches durch die Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes gefährdet werden könnte, gesichert bleibt, und daß der volkswirthschaftliche Zweck der Vorlage im vollsten Maße erreicht wird. Nicht minder hofft sie dadurch den Boden zu gewinnen, auf welchem sie sich mit dem Hause über die andere Vorlage, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, welche bezweckt, verschiedenen Landestheilen die langentbehrte Eisenbahnverbindung zuzuführen, zu verständigen hofft.

Referent Abg. Hammacher: Nach der so eben von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten für die königliche Staatsregierung abgegebenen Erklärung erachte ich die Bedingung, unter der die Kommission den Gesetzentwurf in der vorliegenden Fassung ihre Zustimmung ertheilt hat, für erfüllt und ich bin demnach auf Grund eines besonderen Beschlusses der Kommission beauftragt, nunmehr definitiv den Antrag zu stellen, daß das Haus dem Gesetzentwurf in der von der Kommission beschlossenen Fassung ihre Zustimmung geben möge.

Zunächst wird über die vier Kaufverträge der Reihe nach verhandelt, sodann nach Erledigung des Gesetzentwurfs über die Resolutionen (Garantien). Doch ist es gestattet bei dem ersten Kaufvertrag (Berlin-Stettin) über das ganze System dieser Verträge, bei der ersten Resolution über die Garantien im Allgemeinen sich zu äußern.

Der § 1 lautet in der von der Kommission nicht veränderten Fassung: „Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Verwaltung und den Betrieb folgender Eisenbahnunternehmungen, nämlich: 1) der Berlin-Stettiner E.-G. nach Maßgabe des Vertrages vom 13. Juni 1879, 2) der Magdeburg-Halberstädter E.-G. nach Maßgabe des Vertrages vom 5. Juni 1879, 3) der Hannover-Altenbekener E.-G. nach Maßgabe des Vertrages vom 8. Juli 1879, 4) der Köln-Mindener E.-G. nach Maßgabe des Vertrages vom 27. August (10. Oktober) 1879 zu übernehmen.

Zunächst wird die Nr. 1 (Berlin-Stettin) diskutirt.

Abg. Roeckerath fragt als Gegner der Vorlage mit der Minorität der Kommission, ob selbst für die Anhänger des Staatsbahnsystems die vorgeschlagene Form des Ueberganges zu demselben akzeptabel sei und ob die vorgeschlagenen Garantien genügend gegen seine Gefahren schützten. Er verneint diese Frage, die von den Freunden der Regierung nach dem geflügelten Worte v. Wedell-Malchow's „für mich entscheidet das Sentiment" entschieden worden sei. Sobald die drei Bahnnetze, welche die Vorlage nennt, staatlich erworben sind, sind die sämmtlichen übrigen Privatbahnen des Landes, vielleicht mit einziger Ausnahme des mehr auf sich selbst stehenden rheinischen Netzes, dem Wohlwollen der Staatsregierung preisgegeben. Es entsteht dann die Frage, warum wollen wir denn nur diese drei Bahnen ankaufen, warum nicht auch allen übrigen Privatbahnen Offerten machen und die akzeptirenden erwerben? Wer dann nicht annimmt, muß sich die staatliche Konkurrenz gefallen lassen. In dieser einseitigen Offerte aber liegt eine Ungerechtigkeit gegen die übrigen Privatbahnen. Abgesehen davon werden aber die Linien, deren Ankauf beabsichtigt ist, viel zu theuer gekauft. Beweis dessen ist die seit Bekanntwerden der Ankaufsverhandlungen eingetretene bedeutende Courssteigerung dieser Bahnen. Man hält uns entgegen, der Staat dürfe sein Uebergewicht über die Privatbahnen nicht zur Schädigung der Aktionäre benützen. Bedenken Sie aber, um welche Klassen der Bevölkerung es sich handelt. Die Aktienbesitzer, die Sie um Alles nicht schädigen wollen, sind meist große Börsenspekulanten, welche die Konsols, die sie vom Staate erhalten. möglichst bald wieder auf den Markt werfen; die eine Schädigung erleidenden Prioritätenbesitzer aber sind brave christliche Leute, die Werth auf dauernde Anlage des Geldes legen. Und so wird vorgegangen in diesem Hause, dessen Majorität gebildet wird durch zwei positiv christliche Fraktionen! Ein weiteres Bedenken der Minorität liegt in der übermäßigen Abfindungssumme von nahezu 4 Millionen Mark für einzelne Beamten der Privatbahnen. Der zoo-komisch angelegte Abg. v. Eynern hat zwar in der Kommission gemeint, man könne die Hunde nicht ohne die Flöhe kaufen; er hat aber kein Bedenken getragen, bei der Hannover-Altenbekener Bahn die Flöhe ohne den Hund zu kaufen. Ich betone sodann das erheblich politische Moment, das darin liegt, daß durch die Verstaatlichung dieser Bahnen die Zahl der staatlichen Eisenbahnbeamten verdreifacht wird. Wir hätten da erst Sorge tragen müssen, uns durch Einführung geheimer Abstimmung bei allen Wahlen gegen jede Wahlbeeinflussung sicher zu stellen. (Sehr wahr! im Zentrum.) Bisher lagen ca. 100 Millionen Mark bei den Privatbahnen flüssig, welche Bankhäusern zu billigem Zinsfuß zur Verfügung standen; wie soll das künftig werden, wenn diese Summen alle hier in Berlin zusammenfließen? Wir stehen vor der Thatsache, daß am 13. Oktober d. J. die deutsche Reichsbank angefangen hat, den Privatbanken — so denen zu Hannover und Köln — ihre Noten zu sperren. Wir kennen den Effekt noch nicht, wenn die heilsame Befruchtung des Privathandels aufhört und Alles sich im Staate und hier in Berlin konzentrirt. Der Vertrag mit der Berlin-Stettiner Bahn erscheint mit Ausnahme von Hannover-Altenbeken als der am wenigsten günstige für den Staat. Nach meiner Berechnuug resultirt nach den Betriebsergebnissen des Jahres 1878 bei einer staatlichen Rente von 4¾ Prozent für den Staat eine Minuseinnahme von etwa 1¼ Millionen Mark. Wie sehr man sich durch das Bedürfniß, möglichst bald zum Abschluß zu kommen, beeinflussen ließ, zeigt das frühere Angebot der Regierung von 5 Prozent. Erst in Folge der plötzlich eintretenden Unmöglichkeit der Berlin-Stettiner Bahn, ihre 4proz. Coupons einzulösen, wurde die Bahn gefügiger und die Regierung zurückhaltender. Wir würden hier schon ein Uebriges thun, wenn wir eine Rente von 3½ bis 3¾ Prozent bewilligten.

Abg. Dr. Loewe: Der Einwurf, daß der Zeitpunkt des Ankaufs ungünstig gewählt sei, ist um so überraschender, als in diesem Hause immer geklagt wurde, daß das große Projekt, das durch die Vorlage, betreffend die Uebertragung der preußischen Bahnen an das Reich angekündigt war, so lange in der Luft schwebe und dadurch die industrielle Krisis sehr erschwere, daß der Staat mit Börsenkunstgriffen die Bahnen zu entwerthen fortfahre, um sie zu kaufen. Wir können diesen Zwischenzustand nicht schnell genug beseitigen. Wir Anhänger des Staatsbahnsystems hielten immer die Konkurrenz des Staats mit den Bahnen, die er beaufsichtigt, für bedenklich. Sollten wir alle Bahnen auf ein Mal kaufen, so müßten wir das im Wege der Expropriation thun, da ja gegen die freie Verträge einzelne Bahnen sich widersetzen können. Der Staat hat in dieser ganzen Angelegenheit gerecht gehandelt. Der Preis ist etwas höher als der wirkliche Werth; der Staat kann ihn aber ohne den Steuerzahler zu schädigen gewähren, da er das Geld billig haben kann. Ohne diese Mittelspersonen wäre das ganze Geschäft nicht zu machen gewesen; ein großer Theil der Aktionäre war in den Generalversammlungen gar nicht vertreten. Aus dem Ankauf werden dem Staate nicht Beschwerden entstehen, er wird Betriebsersparnisse machen, die ihm und dem ganzen Gemeinwesen vortheilhaft sind, ohne den Verkehr zu schädigen. Die Geschichte der Berlin-Stettiner Bahn und ihrer Konkurrenzbahnen, der Hinterpommerschen und Nordbahn, zeigt, daß das Privatbahnsystem sich überlebt hat. Bei den Zinsgarantien haben wir bedeutende Zuschüsse leisten müssen; wir mußten eine vielleicht schwindelhaft begonnene Bahn durch Ankauf vor dem Ruin retten, damit nicht Trümmer das Land bedeckten, weil der Staat nicht blos für gute Geschäfte, sondern auch für das allgemeine Beste zu sorgen hat.

Präsident v. Köller verliest nach dem stenographischen Bericht die Aeußerung Röckeraths, der Abg. v. Eynern sei komisch angelegt und bezeichnet sie als nicht parlamentarisch. Abg. Röckerath versichert, daß er den Ausdruck „zookomisch" gebraucht habe (wie ihn auch unser Bericht bringt), weil der Abg. v. Eynern seine Bilder dem Thierreich entlehne; darin liege nichts Verletzendes. Abg. v. Eynern konstatirt dagegen, daß die Mittheilung einer in der Kommission gefallenen Aeußerung mit Nennung des Namens im Plenum gegen die Praxis des Hauses verstoße, eine Bemerkung, zu der dem Abg. Röckerath ein neu eingetretenes Mitglied nicht sonderlich berechtigt erscheint.

Abg. Quadt führt aus, daß die Fortschrittspartei ihren Standpunkt gegenüber den Eisenbahnprojekten seit dem Februar d. J. nicht geändert habe: Der Minister bestritt damals, daß der Erwerb dieser 2000 Kilometer die Uebernahme einer Schuld von 1100 Millionen bedeute, weil die Obligationen nach wie vor Schulden der Gesellschaft blieben; nach der Vorlage handelt es sich aber um Uebernahme einer Schuld von 1092 Millionen. Wir wollten dem Staate nicht die alleinige Normirung der Tarife überlassen; die Anhänger des Staatsbahn-Systems vertrösteten uns auf die gesetzliche Normirung der Tarife; heute nehmen sie davon schon Abstand. Wir haben die Vorlagen so objektiv und gewissenhaft geprüft wie die Gegner; deshalb sollten die offiziellen und offiziösen Organe aufhören uns zu schmähen, daß wir nur grundsätzliche Opposition machten. Den Ankauf der Berlin-Stettiner Bahn haben wir finanziell nicht für vortheilhaft befunden. Der Preis ist nach den Einnahmen von 1878 um 15 Millionen und nach den neuerdings vorgelegten Berechnungen noch immer um 8 Millionen zu hoch.

Abg. v. Zedlitz wendet sich als Spezialreferent für die Berlin-Stettiner Bahn gegen die bezüglich ihrer Rentabilität gemachten Ausführungen. Man darf den Werth nicht vom Standpunkt des Verkäufers, sondern nur von dem des Käufers beurtheilen, dem das Kaufsobjekt mehr werth sein kann als dem Verkäufer. Bei Beurtheilung des Werthes von Berlin-Stettin darf man allerdings nicht über das Jahr 1878 zurückgehen, weil hier zum ersten Male die Konkurrenzlinien und die eigenen neuen Linien der Bahn finanziell zur Erscheinung kamen. Aber jenes Jahr war ein so ungünstiges, wie es in der Folge nicht wieder zu erwarten ist. Die neuen Linien, die mehr als ⅓ des Unternehmens, eine Steigerung des Anlagekapitals um mehr als 80 pCt. sind, sind in ihren Einnahmen noch wenig zur Geltung gelangt. Nun hat sich im Jahre 1879 die Einnahme so gebessert, und bessere sich noch fortwährend, daß sie diejenigen von 1878 um mindestens 400,000 Mk. übersteigen werden; es ist ferner eine Verminderung der Ausgaben um 500,000 Mk. erfolgt. Wenn also die Rente, welche der Staat den Aktionären giebt, die Dividende von 1878 um 1,200,000 Mk. übersteigt, so muß diese Differenz im Jahre 1879 schon um 900,000 Mk. geringer sein. Im Jahre 1880, in welchem der Staat den Betrieb übernimmt, tritt die Ersparniß von mindestens 200,000 Mk. hinzu, welche beim Direktorium gemacht werden würden. Wenn die Preise der Kohlen, Schienen und Lokomotiven wieder steigen, so wird sich auch der Verkehr so erheben, daß die Mehrausgaben durch die Mehreinnahmen weit überwogen werden. Als die Schienenpreise am höchsten standen, 1873/4, betrug die Dividende der Bahn 11 pCt. Wenn diese Bahn auch nicht ein so lukratives Unternehmen ist, wie die Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener, so erhält doch der Staat, da er Rente und Amortisation aus den Betriebseinnahmen decken wird, immer noch eine reine, unbelastete Kapitalsvermehrung.

Abg. Hammacher: Die Kommission war von der Wichtigkeit des Gegenstandes nicht nur für die Finanzen, sondern auch für das gesammte politische und soziale Leben im Staate vollkommen durchdrungen. Eine Erörterung der Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, hielt sie nicht für ihre Aufgabe. Ihre Beschlüsse sind aber deshalb nicht die Ergebnisse eines bloßen Sentiments. Um die Angemessenheit des Kaufpreises zu prüfen, hätten wir müssen von den Büchern der Bahn Einsicht nehmen und ihre Konstruktion und ihren Zustand durch eine besondere Kommission prüfen lassen. In einer solchen Lage befindet sich kein Parlament der Welt. Wir müssen die volle Verantwortlichkeit in dieser Hinsicht der Regierung zuweisen. (Ruf: Sehr billig!) Ja, es ist sehr billig, aber das einzige Mittel, über den Ankauf von Bahnen zu entscheiden. Nach dem Abg. Röckerath soll die Regierung vor dem Ankauf der Bahnen ihren jetzigen Staatsbahnbesitz ausnutzen, um die Privateisenbahnen des Landes zu entwerthen. Hier im Hause hat man der Regierung einen solchen Mißbrauch immer vorgeworfen, und im Lande ist die Meinung verbreitet, als übe die Staatsbahnverwaltung einen solchen nicht in ihrer natürlichen Aufgabe begründeten Druck aus. Seitdem die Pläne der Regierung bekannt geworden sind, haben in- und ausländische Spekulanten sich der Aktien bemächtigt. Wir prüfen aber nicht das Interesse dieser Personen, sondern nur das des Staates bei der Frage, ob wir den verlangten Preis bewilligen sollen. Für die Abfindungen der Direktoren hat kein Mitglied der Kommission mit Behagen gestimmt; aber wir hielten das für ein Internum der Gesellschaft, so daß wir nur zu prüfen hätten, ob unter Berücksichtigung dieser Summen die Preise den Werthen entsprechen. Die finanziellen und anderen Bedenken der Sache hielten wir durch die vorgelegten Garantieen keineswegs für ganz gehoben; es tritt vielmehr durch diesen entscheidenden Theil der Verstaatlichung an die Regierung und das Haus die Aufgabe, in der Anordnung der Verwaltung und der Organisation der Geschäfte dafür zu sorgen, daß der Ankauf der Bahnen sich nicht blos vom finanziellen, sondern auch vom politischen und moralischen Standpunkt für unser Land als nutzbringend erweise.

Abg. Röckerath verwahrt sich gegen die Auslegung seiner Rede als ob er eine Entwerthung der Privatbahnen durch die Staatsbahnen wünsche.

Die Nr. 1 des § 1 der Vorlage wird mit großer Majorität angenommen. Dagegen stimmen das Zentrum, die Fortschrittspartei und einzelne Nationalliberale. Dieselbe Abstimmung wiederholt sich in Bezug auf die folgenden drei Nummern des § 1 und über den § 1 im Ganzen. (Vergl. das Resultat der namentlichen Abstimmung über § 1 am Schlusse des Berichts.)

Es folgt die Nr. 2 des § 1: Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Abg. Röckerath erkennt an, daß der Ankauf dieser allerdings vom Standpunkte des Staatsbahnsystems aus ein gutes Geschäft sei.

Abg. Leuschner verzichtet auf weitere Ausführungen, da der Vorredner anerkannt habe, daß die in Rede stehende Bahn die besten Chancen habe; er hoffe, sie werde in Zukunft noch besser rentiren; daß sei allerdings nur ein sentiment, das sich nicht zahlenmäßig beweisen lasse.

An den § 13 des Vertrages (der Staat kann alle seine Rechte auf das Reich übertragen) knüpft der Abg. Cremer die Aufforderung an die Konservativen, dem Reichseisenbahnprojekt, welches hinter dieser Bestimmung stehe, Widerstand entgegenzusetzen. Wer die Eisenbahnen in der Hand habe, regiere das Land, und wenn Preußen in dieser Weise Deutschland majorisire, so falle der Bundesstaat zusammen und andere Dynastien Deutschlands würden ihre Bedeutung verlieren.

Abg. v. Rauchhaupt: Wir Konservativen wissen, was konservativ ist und brauchen es nicht erst vom Zentrum zu lernen; vor allem nicht, seitdem das Land uns in so großer Anzahl hierher geschickt hat. Auch konservative Leute haben gegen das Reichs-Eisenbahnprojekt erhebliche Bedenken, aber der Uebergang der preußischen Staatsbahnen an das Reich kann doch nur mit Zustimmung dieses Hauses erfolgen und die Konservativen werden dann wissen, wie sie stimmen. Die Konservativen sind stets für Staatsbahnen eingetreten und haben nur nothgedrungen für das Reichseisenbahnprojekt gestimmt. Wir werden im Reichstage dafür eintreten, daß das Interesse unserer Staatsbahnen durch die Reichsgesetzgebung nicht geschädigt werde; sie sollen sich erst konsolidiren. Ein Reichstarifgesetz machen und zugleich ein Staatsbahnsystem abschließen, hat seine großen Bedenken und wir werden auf ein Reichstarifgesetz nur mit Widerstreben eingehen. Die Befürchtungen des Abg. Cremer sind hinfällig, denn der erste Punkt unseres Programms ist die Wahrung der Rechte der Krone, und wenn wir dabei die Zustimmung des Zentrums finden werden, werden wir glücklich sein. (Beifall rechts.)

Abg. Windthorst: Für die Aufrechterhaltung der Legitimität wird das Zentrum stets eintreten und ich muß gegen den Zweifel protestiren, der in den letzten Worten des Abg. v. Rauchhaupt zu liegen schien. Ich freue mich, daß die Herren der Weiterentwickelung zum Reichseisenbahnsystem entgegentreten werden; der Vorredner hat für die Ermächtigung, dem Reiche ein Anerbieten zu machen, gestimmt (Abg. v. Rauchhaupt: Ich war gar nicht im Hause!), dann jedenfalls die Konservativen von damals. Daß die Herren „nothgedrungen" für das Reichseisenbahngesetz gestimmt haben, ist sehr auffällig. (Sehr richtig!) Wenn man frei nach seiner Ueberzeugung abstimmt, dann hat man doch keine Noth! (Heiterkeit.) Diese Klausel von „nothgedrungen" läßt mich einigermaßen daran zweifeln, daß die Herren dem Reichseisenbahnprojekte energischen Widerstand leisten werden. (Sehr richtig!) Ich muß meine Bedenken dagegen „nothgedrungen" aufrecht

erhalten (Heiterkeit), weil ich mich nicht überzeugen kann, daß es zum Wohle des Staates dient.

Abg. Cremer hat die Konservativen durchaus nicht verletzen wollen; wenn sie sich verletzt fühlten, lag es nicht in der Form, sondern in der Sache und er bedauere, daß sachliche Auseinandersetzungen bei den Konservativen verletzen. Wenn es so selbstverständlich sei, daß zur Uebertragung des Betriebes auf das Reich die Genehmigung des Hauses erforderlich sei, so wundere er sich, daß man dies nicht in das Gesetz geschrieben habe. Da heiße es aber nur: zur Veräußerung der Bahnen sei die Genehmigung des Landtages erforderlich. Wenn man etwas veräußern wolle, so müsse man es doch erst besitzen. Nun habe man aber die Klausel wegen der Uebertragung auf das Reich in die Verträge aufgenommen und er folgere daraus, daß man den Betrieb bald auf das Reich übertragen und nicht erst warten wolle, bis man sich vollständig im Besitz befindet. Redner kündigt einen Abänderungsantrag an, der dahin geht, auch die Uebertragung des Betriebes auf das Reich von der Genehmigung des Landtages abhängig zu machen und hofft, daß die Konservativen dafür stimmen werden.

Abg. v. Rauchhaupt: Wenn ich gesagt habe, daß die Konservativen „nothgedrungen" für das Reichseisenbahnprojekt gestimmt haben, so war dies dahin zu verstehen, daß sie sich, weil die Liberalen dem Staatsbahnsystem widerstrebten, in der Nothlage befanden, dem Staate zunächst die Vollmacht zu geben, mit dem Reiche zu unterhandeln; das war ein Drücker, der auch dahin geführt hat, die Anhänger des Staatsbahnsystems zu vermehren. Jedenfalls war der von mir gebrauchte Ausdruck nicht dahin zu verstehen, als ob wir irgend welcher anderen Pression gefolgt seien.

Abg. Graf Wintzingerode: Die Aufnahme der in Rede stehenden Klausel ist lediglich eine Konsequenz unserer Gesetzgebung. Da im Gesetz von 1876 steht, daß die Staatsregierung ermächtigt ist, mit dem Reiche Verträge wegen Ueberlassung der Staatsbahnen abzuschließen, so wäre es nicht richtig gewesen, diesen gesetzlichen Standpunkt dadurch verändern zu wollen, daß man Verträge mit Privatbahnen als Riegel vorschiebt.

Minister Maybach: Die Bestimmung hat lediglich den Zweck, dem Staat der Gesellschaft gegenüber das Recht zu wahren, den Betrieb dem Reiche zu überlassen. Sollte der Moment eintreten, zur Ausführung des Gesetzes von 1876 zu schreiten und gleichzeitig dem Reiche den Betrieb der jetzt zu erwerbenden Bahnen zu überlassen, ein Moment, dessen Nähe ich nicht voraussehe, dann würde es nöthig sein, die Zustimmung des Landtages einzuholen.

Abg. Windthorst: Die Klausel habe ich ebenso verstanden, wie der Minister sie auslegte; aber die Aufnahme derselben beweist doch, daß man noch immer daran denkt, die Eisenbahnen auf das Reich zu übertragen.

Abg. Richter: Ohne Zustimmung des Landtags kann die Regierung die Staatsbahnen und auch den Betrieb dieser Bahnen nicht auf das Reich übertragen. Ich konstatire, daß die konservative Partei 1876, soweit sie hier vertreten war, für das Reichseisenbahnprojekt gestimmt hat, aber nicht von dem Gedanken des Staatsbahnsystems aus. Wenn v. Rauchhaupt heute erklärt, daß er für Staatsbahnen das Reichseisenbahnprojekt aufgebe, so bedeutet das eine große Schwenkung der Konservativen. Dies freut mich, weil ich stets gegen das Projekt gewesen bin. Wenn die Konservativen sich ebenfalls dagegen und gegen das Tarifgesetz erklären, so akzeptire ich das mit Freuden.

Abg. Miquel: Die Annahme dieser Klausel befördert das Reichseisenbahnprojekt nicht, sie läßt der Regierung nur die bisherige Freiheit und bereitet keine neuen Hindernisse; die Klausel soll nur dem Staate die Freiheit den Gesellschaften gegenüber sichern. Die Frage, ob er davon Gebrauch machen wird oder nicht, ist nicht präjudizirt.

Abg. von Minnigerode: Wenn wir uns jetzt rückhaltlos auf dem Boden des Staatsbahnsystems bewegen, so wollen wir auch die Rechte der einzelnen Staaten hier im Reichstage gewahrt sehen.

Abg. Windthorst: Die Wendung, welche die Diskussion genommen, hat mich erfreut; es wäre gut, wenn die Herren Freikonservativen dieselbe Erklärung wie Miquel und v. Minnigerode abgeben würden; ich höre aber aus dem Gespräche hier mit meinem scharfen Ohr, daß dies nicht geschehen wird. (Heiterkeit.)

Abg. Graf Bethusy-Huc: Ich will die Aeußerung, welche das scharfe Ohr des Abgeordneten Windthorst vernommen hat, dem Hause nicht vorenthalten. Ich bekenne mich — nur in meinem Namen — nach wie vor für einen prinzipiellen Anhänger des Reichseisenbahnsystem; ich ziehe aber das Erreichbare dem Unerreichbaren vor und nehme die Staatsbahnen, da ich Reichsbahnen nicht haben kann.

Die Nr. 2 wird mit derselben Mehrheit genehmigt.

Die Diskussion wendet sich jetzt zu Nr. 3 des § 1, dem Vertrage über die Hannover-Altenbekener Bahn.

Abg. Reichensperger (Olpe): Es ist erstaunlich, daß man trotz des Defizits an die Erwerbung dieser Bahn für den Staat denkt. Der Werth, der Preis und die Rentabilität dieser Bahn sind sehr problematischer Natur. Der Kommissar der Regierung hat zu ihrer Feststellung ein Jahr gebraucht, und die Nachprüfung im Landtage sollte nicht weniger sorgfältig sein. Auch die konsentirenden Kommissionsmitglieder haben hier nur mit schwerem Herzen zugestimmt. Ich verneine sowohl die Angemessenheit des Preises wie die Nothwendigkeit des Ankaufes dieser Bahn. Was den erstern Punkt betrifft, so hat die Bahn niemals ihre Prioritätszinsen ganz bezahlt und ihre Aktien konnten in absehbarer Zeit keine Dividenden erwarten. Daraus folgt, daß die Bahn längst in Konkurs oder unter den Hammer gekommen wäre, wenn nicht die Magdeburg-Halberstädter Bahn ein Interesse an ihrem Betriebe hätte. Dieses Interesse ist für den preußischen Staat gar nicht mehr vorhanden, da er ja die Konkurrenz-Bahnen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, die Köln-Mindener und Westfälische in seinen Besitz hat resp. bringt. Die Regierung erklärt, daß es zwar unzweifelhaft wäre, daß sie den Betrieb von Hannover-Altenbeken übernehmen könne, so lange sie nur den Betrieb der Magdeburg-Halberstädter führe, daß dies aber zweifelhaft werde, sobald sie das Eigenthum der letzteren Bahn erwerbe. Das Vertragsverhältniß ist hier sicherlich eine Pacht, und der Staat würde eventuell eine Unterpacht übernehmen. Dasselbe ist aber nicht nach preußischem Landrecht, sondern nach hannoverschem Landesrecht, unter dessen Herrschaft das Objekt fällt und welches mit dem gemeinen deutschen Privatrecht kongruirt, zu beurtheilen. Nach demselben hat aber unzweifelhaft der Pächter das Recht der Unterpachtung, wenn er auch sein Eigenthum verkauft, vorausgesetzt daß der Unterpächter das Pachtobjekt in derselben Weise gebraucht wie der Pächter. Demgemäß ist die Erwerbung der Hannover-Altenbekener Bahn nicht nothwendig. Die 8½ Millionen an die Aktionäre giebt man auf Grund von Börsencoursen, die von großen Bankhäusern gemacht werden. Diese kann man doch nicht zur Grundlage der Berechnung des Kaufpreises machen. Ich würde selbst diese Summe bewilligen, wenn ich sicher wüßte, daß sie den ersten Opfern zu Gute käme. Ich glaube das aber nicht und der Spekulation gönne ich dieselbe nicht. Aber selbst wenn eine Zwangslage für den Staat vorhanden wäre, diese Bahn zu erwerben, würde sich dieser exorbitante Preis nicht rechtfertigen, zumal sich die Aktionäre der Hannover-Altenbekener Bahn selbst in einer materiellen Zwangslage befinden. Mit Erwerbung der Magdeburg-Halberstädter und der Köln-Mindener würden sie vollständig auf's Trockene gesetzt. Obwohl Dr. Strousberg für jetzt seine Forderung von 5½ Mill. Mark an diese Bahn ruhen läßt, so kann er sie doch im Prozeßwege später gegen den Staat geltend machen und ehe man diesen Prozeß durchführt, wäre es besser, die Frage zum gerichtlichen Austrag zu bringen, ob der Staat nicht auch als Eigenthümer der Magdeburg-Halberstädter Bahn nur den Betrieb der Hannover-Altenbekener übernehmen kann. Aus allen diesen Gründen stimme ich gegen den vorliegenden Vertrag. (Beifall.)

Regierungskommissar Geh. Rath Brefeld: Der Vorredner hat die subjektive Ansicht, daß Hannover-Altenbeken in absehbarer Zeit keine Dividende geben werde. Ich kann das nicht widerlegen, aber thatsächlich ist, daß der Zuschuß der Magdeburg-Halberstädter Bahn von Jahr zu Jahr abgenommen hat und daß der Lokalverkehr von Hannover-Altenbeken im Steigen begriffen ist. Die Regierung glaubt hauptsächlich deshalb diese Bahn erwerben zu müssen, weil sie die gesammten umliegenden Bahnen, die Magdeburg-Halberstädter, die Köln-Mindener, die Hannoversche und die Westfälische Bahn in ihrem Besitz vereinigt. Die Zwangslage der Regierung in diesem Punkte wird verstärkt durch das Vertragsverhältniß zwischen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken. Die Regierung glaubt nicht, daß sie rechtlich in der Lage sein wird den Betrieb der letzteren Bahn zu behalten, sobald sie die erstere eigenthümlich erworben haben wird. Erwirbt der Staat Magdeburg-Halberstadt und nicht auch zugleich Hannover-Altenbeken, so tritt der Fall ein, daß Hannover-Altenbeken seinen Betrieb allein übernimmt und auf dem Wege der Klage den Staat zum Schadenersatz für die von der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu leistende Garantie zwingen kann. Lehnen Sie jetzt ab, dann werden wir später vielleicht diese Vorlage wiederholen müssen und es kann kommen, daß Sie dann wie jener römische König für die sybillinischen Bücher viel mehr als jetzt bezahlen müssen. Die Regierung bemißt den Preis nicht nach der Rentabilität allein, sondern sie bezahlt ihn wie eine Kommune ein Haus bezahlt, welche das Alignement der Straße stört.

Abg. Cremer: Diese Bahn hat allerdings so viel dunkle Punkte, wie die sybillinischen Bücher (Heiterkeit.) Wir wollen die Majorität nicht mehr umstimmen, sondern nur zeigen, daß wir nicht aus prinzipieller Opposition, sondern aus sachlichen Gründen gegen diesen Vertrag stimmen. Solch ein dunkler Punkt ist die Forderung des Dr. Strousberg an die Hannover-Altenbekener Bahn von 5½ Millionen Mark. Allerdings macht die Hannover-Altenbekener Bahn eine Gegenforderung geltend von 7 Millionen für zu viel gezahlte Vorschüsse. Denken Sie sich das bei dieser Bahn wo man baares Geld fast nicht kannte! (Heiterkeit.) Ferner von 3 Millionen Mark für zu schlecht gelieferte Arbeiten. Man hat allerdings bei dieser Bahn als Kern eines angeschlagenen Gemäuers Schutt gefunden, und es kann kommen, daß die Regierung ihren gesammten Reservefonds für Reparaturen bei dieser Bahn ausgiebt. Dr. Strousberg wird vielleicht seine Forderung eher gegen den solventen preußischen Staat einklagen, wie jetzt gegen die Gesellschaft. Vielleicht denkt die Regierung auch dann: Ein magerer Vergleich ist besser, als ein fetter Prozeß. Dieser Punkt muß vor Genehmigung des Vertrages klar gestellt werden.

Spezialreferent v. Eynern bestreitet, daß die Kommission die Rentabilitätsberechnung dieser Bahn nicht auf Grund von bestimmten Zahlen, sondern auch im allgemeinen Sentiment hergestellt habe und beruft sich auf die bezüglichen Ausführungen des Regierungs-Kommissars. Der Werth der Aktien bestimme sich nicht nach der Dividende, sondern nach dem Course, zu dem sie der Besitzer stets verkaufen könne.

Nach dem Schluß der Diskussion bemerkt der Abg. Reichensperger persönlich, daß er seine Ansichten über die Aussichtslosigkeit der Hannover-Altenbekener Aktien, Dividende zu erhalten, aus dem Kommissionsbericht geschöpft habe.

Darauf wird § 1 Nr. 3 mit fast derselben Majorität wie bei den vorigen Abstimmungen angenommen.

Es folgt Nr. 4 des § 1 (Köln-Minden). Abg. Richter hat das Wort gegen die Erwerbung dieser Eisenbahn durch den Staat verlangt, begnügt sich aber mit der Bemerkung, daß eine Majorität, die Hannover-Altenbeken genehmigt hat, von der Genehmigung des Vertrages mit der Köln-Mindener abzubringen ohne Aussicht sei.

Abg. Dr. Grimm: Die Bedenken der Gegner der Verstaatlichung haben durch die Petition eines Maurermeisters aus Minden eine Verstärkung erhalten, welcher wünscht, daß seiner Vaterstadt aus dem Ankauf der Köln-Mindener Bahn kein Schaden erwachse. (Heiterkeit.) Sie sei von vielen Beamten bewohnt, Sitz mehrerer Eisenbahnwerkstätten und Endpunkt zweier Bahnen. Künftig aber werde sie zur Zwischenstation degradirt und dadurch ihre Situation bedenklich. Die Petition beantragt der Redner durch den Beschluß des Hauses für erledigt zu erklären.

Abg. Windthorst ist damit wohl einverstanden, findet aber die Anschauungen der Petenten doch nicht so ohne Weiteres verwerflich. Er wünscht, vom Ministertische aus die Zusicherung zu erhalten, daß bei der Uebernahme der Bahnen durch den Staat die lokalen Interessen die wünschenswerthe und nöthige Berücksichtigung finden.

Minister Maybach kann nur die Versicherung wiederholen, die er schon bei der ersten Berathung abgegeben hat, daß jede thunliche Rücksicht auf die lokalen Interessen genommen werden wird.

Abg. Cremer vermißt in dem Generalbericht der Kommission das früher zugesagte Verzeichniß aller der Bahnen, die — abgesehen von den jetzt zur Diskussion stehenden — noch zum Ankauf seitens der Regierung in Aussicht genommen sind und bittet den Präsidenten, die Drucklegung dieser Uebersicht anzuordnen, was dieser zusagt.

Die Nummer 4 des § 1 wird angenommen.

In namentlicher Abstimmung wird darauf der § 1 der Vorlage im Ganzen mit 226 gegen 155 Stimmen angenommen. Für denselben stimmen die konservative, die freikonservative und der größte Theil der nationalliberalen Partei, auch Falk, Dr. Loewe und v. Bockum-Dolffs; dagegen die Fortschrittspartei, die Polen, das Zentrum und etwa 20 Nationalliberale: Rickert, Meyer (Breslau), von Hoenika, Thilenius, Francke, Gärtner, Gringmuth, Graf Hacke, von Helldorf, Hollesen, Jacobi, Kieschke, Maager, Platen, Sello, Struve, Oncken, Vollerthun, Weißermel; ferner Petri, Berger und Schmidt (Stettin). An der Abstimmung nahmen u. A. nicht Theil v. Bennigsen und Hobrecht. Der frühere Handelsminister Achenbach stimmte selbstverständlich mit den Freikonservativen für die Vorlage. Zwei Mitglieder des Zentrums, Graf Schmising-Kerssenbrock (Beckum) und Frhr. von Wenge-Wulffen trennten sich von ihrer Fraktion und stimmten mit Ja für die Vorlage.

Um 4¼ Uhr wird die Verhandlung vertagt bis Mittwoch 11 Uhr.

## Politische Uebersicht.

Posen, 10. Dezember.

Während man bisher der Meinung gewesen, die vorliegenden gesetzgeberischen Arbeiten würden einen frühzeitigen Schluß der Landtagssession ermöglichen, hat sich in den letzten Tagen die parlamentarische Geschäftslage wesentlich verändert. Die soeben eingegangenen Vorlagen aus dem Ministerium des Innern sind von einem Umfang und einer Wichtigkeit, wie es vorher nicht erwartet gewesen, und zudem steht mit großer Wahrscheinlichkeit noch eine neue Eisenbahnvorlage bevor. In den knappen zwei Wochen, die vor der Weihnachtsvertagung noch zur Verfügung stehen, wird außer der ersten Eisenbahnvorlage nicht viel erledigt werden können. Auch die Etatsberathung wird vor Weihnachten nicht völlig zu Ende gebracht werden können. Wie dann in den vier Wochen von Neujahr bis zur Reichstagseröffnung die große Summe der rückständigen Arbeiten erledigt werden soll, ist schwer einzusehen, wenn nicht eben Vieles liegen bleibt. Und dabei kann man dem Abgeordnetenhause wahrhaftig nicht den Vorwurf machen, mit seiner Zeit nicht zu Rathe gegangen zu sein. Auf konservativer Seite ist es eine beliebte Anklage gegen den Liberalismus, eine allzugroße legislatorische Produktivität zu entwickeln. Die erste Session der konservativen Aera stellt aber in dieser Hinsicht alle früheren Sessionen in den Schatten. Wir sagen dies nicht, um einen Vorwurf zu erheben, sondern nur um zu zeigen, daß die „Gesetzmacherei" eine in den Verhältnissen liegende Nothwendigkeit war und ist, und keineswegs ein besonderes Vergnügen der Liberalen.

Die „Ablehnung" des österreichischen Wehrgesetzes erfährt vom wiener Korrespondenten das „B. Tgbl." folgende Beurtheilung. Derselbe schreibt unterm 6. d.:

Die fünftägige Redeschlacht im österreichischen Abgeordnetenhause über das Wehrgesetz ist zu Ende und hat das längst vorausgesehene Ergebniß geliefert: Die Regierungs-Vorlage ist nur zum Theil angenommen worden. Die Paragraphen 1 und 3 der Vorlage, die nur die einfache Mehrheit erforderten, drangen durch, dagegen wurde der § 2, der wichtigste und einzig entscheidende, der den Verzicht des Parlaments auf dessen Initiativrecht für zehn Jahre enthält und die Mobilisirung der Kriegs- und Friedensstärke der Armee, sowie des Rekruten-Kontingents für den gleichen Zeitraum bedeutet, abgelehnt, weil eine Zweidrittelmehrheit für diesen Paragraphen nicht zu erreichen war. Das also verstümmelte Gesetz wird in den nächsten Tagen dem österreichischen Herrenhause vorgelegt und von demselben voraussichtlich ergänzt, beziehentlich ganz nach der ursprünglichen Regierungsvorlage angenommen werden, dann aber wiederum an das Abgeordnetenhaus zurückgelangen. Bisher nun herrschte allgemein die Anschauung, die zweite Kammer werde nachträglich einlenken, sich nicht mit dem Herrenhause und dem ungarischen Reichstag in Widerspruch setzen, und ihr Votum im Sinne dieser Körperschaften und demgemäß im Sinne der Regierung modifiziren, d. h. das ganze Wehrgesetz mitsammt dem § 2 annehmen. Diese Hoffnung ist seit gestern sehr stark erschüttert, und zwar nicht blos durch die Thatsache, daß im liberalen Lager bei der Entscheidung keine Spaltung eintrat, daß es keine „verfassungstreuen Fahnenflüchtigen" gab, sondern noch mehr durch den gestrigen Tag selbst, durch den Verlauf der Debatte, durch eine Rede des Grafen Taaffe und durch die gesteigerte Erbitterung, welche diese Rede bei den Liberalen hervorgerufen. So dramatisch bewegt und stürmisch war im parlamentarischen Leben Oesterreichs schon sehr lange kein Tag wie der gestrige. Taaffe ließ sich zu einer Stegreifrede hinreißen, die zu Mißverständnissen und zu stürmischem Widerspruch seitens der Liberalen Anlaß gab. Die Herausforderung bildete eine Rede Tomaszschuks, eines verfassungstreuen Slaven. Er griff auf die Thätigkeit Taaffes im Bürgerministerium zurück, zieh den letzteren der Absicht, die Deutschen an die Wand drücken zu wollen, erwähnte die Gefahr, die von Rußland sowohl Oesterreich als Deutschland und der Kultur drohe, und feierte in begeisterter, zündender Weise das deutsch-österreichische Bündniß, um dann in den Ruf auszubrechen: Er sei kein Deutscher, aber er könne sich kein Oesterreich mit an die Wand gedrückten Deutschen denken. Die Wirkung dieser Rede war um so großartiger, als sie eben von einem Nichtdeutschen kam. Taaffe erwiderte erregt: er stehe auch heute auf dem Standpunkt der Minderheit des Bürgerministeriums, er wolle heute noch die Versöhnung der Nationalitäten in Oesterreich, er wolle nicht die Deutschen, aber auch nicht die Anderen an die Wand drücken lassen, und sein Verdienst bestehe darin, daß er den Czechen die Theilnahme am parlamentarischen Leben „möglich" gemacht. Hier brach die Erregung stürmisch aus. Man rief: Die Verfassung habe jene Theilnahme „möglich" gemacht, nicht Taaffe, und man verstand darunter, daß der Minister staatsrechtliche Ausgleiche und Verfassungs-Experimente plane. Heute sagt man sich, daß dem Grafen nur ein lapsus linguae passirt sei, aber der Eindruck seiner Rede ist doch ein recht schlimmer bei den Liberalen und er wird auch ein nachhaltiger sein. Ob man sich an hoher Stelle nicht an frühere Mißgriffe Taaffes erinnern und seinen gestrigen lapsus um so ungünstiger beurtheilen wird, sei einstweilen dahingestellt. Für den Augenblick kommt die Momentane Lage in Betracht, und da ist nur zu wiederholen, daß die Verfassungstreuen auch nach der Zustimmung des Herrenhauses das Wehrgesetz resp. den § 2 kaum votiren werden. Es giebt auch dann noch einige Auswege, wie gemeinsame Kommissionen aus beiden Häusern des Reichsrathes 2c. Aber derartige Mittel bilden bereits den Anfang einer Krise, die fast unvermeidlich erscheint, und die — darüber kann sich allerdings Niemand täuschen — zur Auflösung des Abgeordnetenhauses führen müßte und sicherlich nicht zum Vortheile der Verfassungstreuen ausfallen könnte.

## Briefe und Zeitungsberichte.

C. Berlin, 9. Dezember. [Die Vorlagen zur Verwaltungsreform.] Für die Vorlagen des Ministers des Innern ist charakteristisch, daß, soweit bestimmte Ansichten darüber in den verschiedenen Parteien sich bereits herausgebildet haben, man auf liberaler Seite wünscht, diese Entwürfe, wenn es möglich wäre, in der gegenwärtigen Session noch zu Gesetzen werden zu lassen, während unter den Konservativen unverkennbar Enttäuschung und in Folge dessen Zurückhaltung herrscht. Befänden wir uns noch im Beginn der Session, so würde das Zustandekommen der Vorlagen auch keineswegs unmöglich oder selbst nur besonders schwierig sein. Die große Zahl der Paragraphen, welche sie enthalten, hat auf den ersten Blick über den Umfang der zu erledigenden Arbeit getäuscht. Der längste der vier Entwürfe, derjenige eines neuen Kompetenzgesetzes z. B., ist zu einem großen Theil nur eine Wiedergabe des alten Kompetenzgesetzes von 1876, das er ersetzen soll. Wie dieser Entwurf, so würden auch die beiden, welche untergeordnete Abänderungen der Kreisordnung und des Gesetzes über die Verwaltungsgerichte vorschlagen, keine erhebliche Mühe machen; alle drei könnten in einer Kommission, in welcher allerdings eine sorgfältige Prüfung der Einzelheiten stattfinden müßte, im Verlauf einiger Wochen für die Entscheidung im Plenum vorbereitet werden. Eine bedeutende Aufgabe für das letztere stellt nur der Entwurf über die Reorganisation der allgemeinen Landesverwaltung, in welchem prinzipielle Fragen, die wir gestern zum Theil bereits angedeutet haben, zu entscheiden sind. Indeß, nachdem die Session bereits so weit vorgeschritten, die erste Hälfte derselben fast beendet ist und in der zweiten Hälfte einzelne bereits behandelte Aufgaben des Abschlusses harren, wird es doch kaum möglich sein, wenn man nicht von Neuem ein Nebeneinandertagen des Reichstags und des Abgeordnetenhauses herbeiführen will, die Eulenburg'schen Vorlagen zu erledigen, namentlich da sie auch im Herrenhause kaum unbeanstandet passiren würden. Es wird sich kaum mehr erreichen lassen, als daß in dieser Session eine vorbereitende Verhandlung stattfindet, durch welche die um so raschere Erledigung in der nächsten Session angebahnt würde. Auf konservativer Seite wird man mit dieser Vertagung allem Anschein nach außerordentlich zufrieden sein. Wie schon erwähnt ist es unverkennbar, daß Graf Eulenburg seine Parteigenossen durch seine Vorlagen unangenehm überrascht hat. Namentlich die büreaukratischen Elemente innerhalb der konservativen

Fraktion hatten ganz Anderes erwartet und gewünscht; sie haben sich mit der Mitwirkung von Laien auf allen Stufen der Verwaltung noch keineswegs befreundet, und noch weniger mit der Einschränkung des bureaukratischen Beliebens, welche in der Verwaltungsgerichtsbarkeit liegt. Die unabhängigeren Leute auf der konservativen Seite, z. B. die größeren Grundbesitzer haben freilich insoferne keinen Anlaß zur Opposition gegen die liberale Verwaltungs-Reform, als sie in den meisten Kreis- und Provinzialvertretungen, sowie in den Kreisausschüssen und Bezirks- und Provinzialräthen keineswegs zu kurz gekommen sind; indeß es scheint doch, als ob sie trotz dieses momentanen, konservativen Erfolges auf die Dauer nicht Institutionen trauen mögen, welche in weitem Umfang die Bevölkerung zur Theilnahme an den Regierungsgeschäften heranziehen. Außerdem hat Alles, was konservativ heißt, sowohl die Bureaukratie, als die Rittergutsbesitzer, so lange und so lebhaft gegen die liberale Verwaltungsreform deklamirt, daß diese Herren freilich in eine sonderbare Situation kommen, wenn sie nunmehr für Gesetzesvorschläge eintreten sollen, welche lediglich auf eine erneute Sanktionirung der von der liberalen Majorität geschaffenen Einrichtungen hinauskommen. Wie sehr Letzteres der Fall ist, zeigt sich namentlich bei dem Kompetenzgesetz. Diesem wurde bekanntlich in allen Tonarten zum Vorwurf gemacht, daß es eine unzulässige Casuistik enthalte, weil es die Kompetenzen der Behörden nicht nach allgemeinen Grundsätzen, sondern durch ausdrückliche Aufzählung der einzelnen Zuständigkeiten vertheile. Das neue Kompetenzgesetz beharrt durchaus bei derselben Methode, und sie wird in den Motiven als unerläßlich gerechtfertigt. Welcher Art die vorgeschlagenen Korrekturen an den bisherigen Einrichtungen zum Theil sind, dafür einige Beispiele. Mit Recht ist darüber geklagt worden, daß für die Anbringung der verschiedenen Klagen und Beschwerden ꝛc. in den neuen Verwaltungsgesetzen verschiedene Fristen vorgeschrieben sind, wodurch vielfach Mißverständnisse und Verwirrung entstanden. Graf Eulenburg schlägt ganz praktisch vor, alle diese Fristen auf zwei Wochen zu normiren, was gewiß nützlich sein wird, aber sicherlich keinen Systemwechsel bedeutet. Ebensowenig liegt ein solcher in einigen Vorschriften, welche die Kompetenz der Zivil- und der Verwaltungsgerichte genauer bestimmen sollen. Von dieser Art sind mit Ausnahme der gestern bereits hervorgehobenen wenigen wichtigeren Punkte fast alle Abänderungsvorschläge; begreiflich also, daß man auf konservativer Seite enttäuscht und verblüfft ist.

## Locales und Provinzielles.

**Posen**, 10. Dezember.

[Herr Landrath Delsa in Kosten] ist, wie man hört, als Regierungsrath an die kgl. Regierung zu Köslin versetzt worden.

## Telegraphische Nachrichten.

**Darmstadt**, 9. Dezember. Die erste Kammer hat den Verkauf des hessischen Antheils an der Main-Weser-Bahn an die preußische Regierung mit 20 gegen 4 Stimmen genehmigt.

**Petersburg**, 9. Dezember. Gestern fand im Winterpalais die St. Georgs-Parade statt. Die Aufstellung der Truppen begann Morgens 11 Uhr. Der Kaiser erschien um 12½ Uhr und sprach seinen Dank für ihre Leistungen aus. Nachmittags um 1 Uhr besuchte der Kaiser die Palaiskirche und begann alsdann unter dem Kommando des Kaisers die Parade. Nach der Parade fand in dem Georgs-Saale Gottesdienst statt. Nach demselben trat der Kaiser wieder vor die Truppen, dankte denselben nochmals und sprach ihnen hinsichtlich ihrer künftigen guten Dienste sein Vertrauen aus. Die Truppen antworteten mit begeisterten Hurrahrufen. Um 5½ Uhr erfolgte ein großes Diner im Winterpalais, an welchem alle hier befindlichen Inhaber des St. Georgs-Ordens Theil nahmen. Der Kaiser brachte den ersten Toast aus auf den ältesten Georgs-Ritter, seinen unwandelbaren Freund, den Kaiser Wilhelm, welcher 65 Jahre das Großkreuz trage, ihm Glück und Gesundheit für viele Jahre wünschend. Der Toast wurde mit begeisterten Hurrahrufen aufgenommen. Die Musik intonirte die deutsche Nationalhymne. Ein weiterer Toast des Kaisers galt den Inhabern des St. Georgsordens aller Klassen, wobei der Kaiser die jungen Truppen für ihre Tapferkeit im vergangenen Kriege belobte. Er sei stolz, daß sich der junge Nachwuchs in Armee und Marine ebenso tüchtig gezeigt, als die älteren Krieger. Schließlich sprach der Kaiser den Wunsch aus, Rußland solle sich auf friedlichem Wege entwickeln und glücklich und ruhmvoll sein. Die Anwesenden antworteten mit nicht endenwollenden Hurrahrufen. Kriegsminister Graf Miljutin brachte den Toast auf den Kaiser aus, der mit gleicher Begeisterung aufgenommen wurde.

**Wien**, 9. Dezember. Die „Polit. Korresp." meldet aus Konstantinopel, daß heute wieder eine Sitzung der griechisch-türkischen Kommission stattfinden sollte, in welcher die türkischen Delegirten ein neues Memorandum vorzulegen beabsichtigten, das die griechische Regierung auffordert, die südlichen Höhen der Thäler des Kalamas und Peneus als die einzig richtige von dem berliner Kongreß angedeutete Grenzlinie in Betracht zu ziehen. — Die montenegrinische Regierung soll beschlossen haben, gegen die Albanesen nicht offensiv vorzugehen.

**Konstantinopel**, 9. Dezbr. Die Pforte hat nunmehr, wie beabsichtigt war, ein Rundschreiben an die Mächte gerichtet, in welchem sie auf die beklagenswerthe Lage der muhamedanischen Emigrirten hinweist, welche an der bulgarischen Grenze unter dem Vorwande aufgehalten würden, daß den Pässen das Vidi des bulgarischen Agenten fehle. Nachdem die Pforte deshalb dringende Vorstellungen an den Fürsten von Bulgarien gerichtet hatte, habe sie erfahren, daß in einem Rundschreiben der bulgarischen Regierung an die Vertreter der Mächte in Sofia erklärt werde, die Emigrirten würden erst nach dem Aufhören der schlechten Witterung und nach erfolgter Verifizirung ihrer Identität repatriirt werden. Diese Maßregel ausgeführt, ohne die Pforte zu Rathe zu ziehen, sei eine Verletzung der Rechte des suzeränen Hofes und der Vorschriften des Berliner Vertrages. Da jedoch die Pforte vor der Prüfung dieser Beschwerden den hilflosen Emigrirten Schutz gewähren wolle, so appellire sie im Namen der Humanität an die Mächte, in Bulgarien dahin zu wirken, daß den Emigrirten die sofortige Rückkehr in die Heimath gestattet werde unter Vorbehalt der Lösung der von Bulgarien aufgeworfenen Frage. — In Folge eines Artikels des türkischen Journals „Kaikat" über die geschichtlichen Beziehungen Frankreichs und der Türkei seit 3 Jahrhunderten erging seitens der Pforte an alle Journale ein Communiqué, in welchem bei strenger Strafe die Veröffentlichung von Artikeln untersagt wird, welche die freundschaftlichen Beziehungen der Pforte zu den auswärtigen Mächten kompromittiren könnten.

**Rom**, 8. Dezember. [Sitzung der Deputirtenkammer.] Maurigi interpellirte die Regierung in Betreff der Anerkennung Rumäniens. Ministerpräsident Cairoli erwiderte, Italien, welches mit Rumänien durch Bande der Freundschaft verknüpft sei, habe schon länger den Wunsch gehegt, den Akt der Anerkennung Rumäniens zu vollziehen. Indessen mußte Art. 44 des Berliner Vertrages erst zur Ausführung gelangen. Italien, Frankreich, Deutschland und England mußten die Revision der Verfassung Rumäniens abwarten und da nicht anzunehmen war, daß man eine weitere Revision erlange, mußte man nach der Anschauung dieser vier Kabinete Bürgschaften suchen, damit die Anwendung der revidirten Verfassung eine aufrichtige sei. Die Besprechungen mit dem Vertreter Rumäniens hatten eine Erklärung seitens Rumäniens zur Folge, deren Wortlaut Cairoli verliest. Da diese Erklärung befriedigend erschien, so hielt Italien den Augenblick der Anerkennung Rumäniens für gekommen. Dieser Entschluß wurde der rumänischen Regierung und den anderen Kabineten notifizirt. — Maurigi erklärt sich durch diese Mittheilungen Cairoli's für befriedigt. Dieselben fanden auch auf allen Seiten des Hauses lebhaften Beifall.

**Madrid**, 8. Dezember. Ueber die eingetretene Ministerkrisis schreibt die „Correspondencia", der Finanzminister habe in dem stattgehabten Ministerrath darauf hingewiesen, daß die Vorlage über die Reformen in Kuba das Defizit vermehren werde und daran die Bitte geknüpft, daß an seiner Statt ein anderer Minister ernannt werden möge. Drei andere Minister hätten darauf gleichlautende Erklärungen abgegeben. — Der Kammerpräsident de Posada Herrera hat die Bildung eines neuen Ministeriums aufgegeben.

**Madrid**, 9. Dezember. Die „Correspondencia" erfährt, Canovas habe aus Gesundheitsrücksichten den ihm gewordenen Auftrag, die Neubildung des Kabinets zu übernehmen, abgelehnt und habe der König in Folge dessen dem Präsidenten der Kammer, Ayala, die Neubildung des Kabinets übertragen. Dem Vernehmen nach würde Romero Robledo das Ministerium des Innern übernehmen, Manuel Silvela dasjenige des Auswärtigen, Elduayen das Finanzministerium, Bugallar das Justizministerium und Jovellar das Kriegsministerium. Die neuen Minister würden heute Abend den Eid leisten; Canovas solle an Stelle Ayala's das Präsidium in der Kammer übernehmen. Definitives sei indessen noch nicht bestimmt.

Verantwortlicher Redakteur: H. Bauer in Posen.
Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

## Gewinn-Liste der 3. Klasse 161. kgl. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne über 90 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)

(Ohne Gewähr.)

Berlin, 9. Dezember. Bei der heute begonnenen Ziehung sind folgende Nummern gezogen worden:

13 86 175 271 321 33 504 53 612 (150) 705 835 78 971 88 (150). **1**010 (150) 11 110 54 210 15 22 54 379 421 (15000) 36 64 513 79 (150) 672 (150) 73 744 90 914 47 84 88 95. **2**069 (240) 269 85 338 66 524 77 655 56 75 797 851 955 (150) 87. **3**056 67 114 200 31 94 392 93 436 46 (150) 77 99 502 28 54 87 88 602 707 28 903 8 21 (180) 58. **4**014 25 100 90 (150) 99 234 397 413 513 627 48 98 716 800 7 912 70 78 87. **5**029 73 95 119 26 33 76 88 230 31 98 308 42 73 478 508 (150) 37 78 602 29 42 50 (150) 750 801 6 9 18 906 (150) 31 73 96. **6**112 301 30 500 87 95 643 759 (150) 810 907 24. **7**027 94 142 79 201 9 55 74 517 639 78 82 726 802 42 50 74 85. **8**047 57 88 (150) 228 79 80 91 361 425 50 80 513 20 650 772 827 61 70 923 42 43 53 (150) 98. **9**001 5 (150) 103 200 89 355 76 400 3 26 59 511 663 70 736 71 855 960 82 88.

**10**010 78 224 49 57 88 388 402 7 28 78 521 626 773 74 845 922 65 80. **11**001 82 140 57 64 299 307 419 51 66 99 597 761 837 910 75. **12**020 66 154 200 (180) 18 24 86 308 54 (150) 430 39 (150) 574 638 92 700 (150) 4 23 41 56 953. **13**036 (150) 80 91 101 71 (300) 260 74 77 478 522 56 649 60 83 93 783 830 51 91 95 953. **14**001 2 10 75 76 104 22 45 60 240 89 332 68 537 98 618 94 744 806 62 (150) 92 956 62. **15**142 57 298 323 76 439 95 555 64 673 97 703 7 70 914 71. **16**016 132 77 92 209 22 (150) 23 37 73 407 11 40 536 57 75 665 77 81 93 803 (150) 4 11 19 962 65. **17**026 33 103 69 71 203 36 324 61 451 80 90 501 (150) 81 635 717 69 79 (300) 870 940. **18**043 56 77 32 81 86 (150) 205 78 363 405 12 43 512 (150) 80 785 806 63 66 72 (150) 961 92. **19**025 54 113 19 204 35 71 307 (150) 18 21 79 85 423 48 502 22 76 616 (180) 33 50 51 986.

**20**004 (150) 48 77 117 80 93 232 78 319 49 94 417 66 94 (150) 506 10 42 68 610 96 (150) 703 827 91 976 (180) 80 87. **21**023 56 225 (180) 82 97 305 48 436 80 518 611 81 98 758 (180) 842 64 89 99 935 (180) 79 99. **22**030 65 116 51 (180) 223 301 36 412 510 622 46 75 824 25 37. **23**005 229 56 73 351 (150) 73 (180) 412 31 76 (3000) 92 561 675 (150) 84 727 804 72 901 (150). **24**037 71 226 92 367 430 63 646 716 87 810 26 91 958. **25**048 87 94 133 88 235 417 82 576 658 734 87 (150) 862 91 912 87. **26**018 42 237 93 97 368 437 (150) 93 505 37 66 (150) 79 85 631 40 43 702 810 44 947. **27**049 82 94 135 236 339 52 69 88 95 (150) 97 417 31 41 78 (240) 504 24 59 624 94 701 29 34 94 883 904 27 72. **28**042 71 101 (180) 62 67 299 311 25 30 40 67 76 (300) 416 545 760 840 90 943 51 85. **29**218 (150) 25 96 314 27 421 37 51 (150) 58 520 27 52 57 614 69 90 731 816 79 909 21 55.

**30**035 56 125 (150) 218 31 89 385 406 67 72 95 (150) 572 86 98 601 64 76 (240) 95 (150) 700 (180) 63 845 84. **31**046 130 82 (150) 274 301 14 94 448 94 517 19 58 78 675 782 89 820 26 37 999. **32**194 212 60 85 94 382 (150) 437 (300) 530 58 645 79 92 739 51 61 72 817 37 87 905 22 53 65. **33**187 263 77 301 17 88 477 94 96 543 55 692 733 821 81 904. **34**015 23 66 (150) 102 10 26 50 315 56 440 72 576 (180) 99 728 (150) 81 95 859 936 54 (150) 75. **35**003 54 61 203 47 67 323 413 55 91 (150) 99 521 22 32 42 86 694 706 97 823 36 53 56 (240) 63 (180) 939. **36**068 120 49 64 94 244 70 347 96 99 417 33 49 51 518 36 617 47 727 931 51. **37**006 8 45 (150) 129 39 89 203 67 402 25 92 565 (150) 793 861 77 929. **38**036 170 80 241 76 317 40 69 92 645 47 49 707 50 888 90 928. **39**017 49 94 (150) 97 136 44 67 (240) 386 97 99 414 35 93 544 612 37 700 805 58 962.

**40**,068 143 203 336 43 63 67 401 6 45 50 63 97. 540 93 605 724 51 835 944 46 67. **41**,079 88 109 10 (150) 60 95 208 70 313 35 66 95 559 99 623 28 804 46 79 954 80. **42**,026 27 81 109 26 78 234 91 377 400 (180) 6 62 67 (150) 98 627 (150) 711 52 859. **43**,049 118 (150) 42 212 70 83 357 467 84 528 73 607 872 908 94 96. **44**,074 (300) 99 119 21 207 13 98 604 34 45 61 748 (150) 814 924. **45**,045 73 195 215 69 84 339 51 75 545 616 29 96 709 40 52 69 850 932 47 56 89 (150). **46**,260 (240) 309 70 515 83 87 605 14 96 99 711 63 855 915 26 33 64 (150) 80 93. **47**,089 133 213 48 87 (150) 401 6 44 504 12 58 79 83 651 83 94 745 801 6 11 19 69 72 929 43 53. **48**,003 49 111 78 86 248 323 37 51 60 77 413 64 88 517 95 630 51 89 708 41 50 64 94 97 821 36 39 83 945 60. **49**,000 8 25 47 50 163 215 (180) 84 (180) 306 50 406 10 (150) 40 53 598 610 (150) 32 69 9 881 974.

**50**028 126 47 60 62 250 65 512 85 605 46 71 75 77 95 706 57 78 89 899 938 51 71. **51**009 14 105 233 366 99 414 21 53 60 512 608 53 82 89 732 92 915 (150) 51. **52**011 56 (300) 114 17 78 79 257 63 347 93 (150) 456 74 83 96 599 665 708 25 34 38 41 54 61 66 820 74 902 27 (150) 50 80 (180) 84. **53**013 41 49 114 28 234 79 314 26 44 47 445 51 607 45 60 84 724 820 32 89. **54**025 53 (150) 212 (150) 321 33 57 59 413 78 89 563 (150) 80 648 (180) 51 (150) 59 721 31 899 922 (150) **55**110 20 228 (180) 93 (150) 343 441 (900) 52 535 612 34 70 796 849 902 27 48. **56**031 43 79 101 8 255 89 315 92 403 13 720 (300) 55 804 31 33 51 53. **57**035 44 118 (150) 24 25 90 209 358 429 51 647 719 814 18 30 920 68 87. **58**020 27 37 46 132 82 83 208 26 47 61 99 324 25 39 55 60 400 30 (150) 81 87 510 638 51 67 73 90 708 12 20 22 32 42 71 802 16 (240) 81 927. **59**007 81 126 71 223 53 96 424 72 94 549 51 76 631 98 847 907 81 (150).

**60**034 59 (150) 101 61 71 87 280 367 442 50 93 531 87 623 717 29 800 37 917 (180) 87 96. **61**051 63 69 87 135 208 30 343 427 80 511 71 635 36 37 68 724 43 94 891 952 84 99 (150). **62**010 19 40 86 148 54 (150) 69 78 209 37 76 303 9 33 403 12 25 66 79 89 585 (150) 651 94 704 66 854 (180). **63**006 82 (240) 155 85 225 41 49 69 80 349 437 500 20 47 76 624 28 34 45 69 93 886 930 77. **64**039 154 273 326 71 442 56 (150) 545 70 675 700 16 42 67 94 808 9 12 38 56 925 84. **65**056 91 151 68 247 381 (180) 417 33 69 582 94 697 719 20 38 61 87 90 822 53 905 6 17 38 (180) 46. **66**092 231 56 99 367 73 446 563 621 38 (150) 62 711 71 94 816 38 50 81 87 956 64 81 91. **67**040 103 16 (900) 216 56 80 347 422 (180) 30 92 507 24 81 632 780 820 79 (240) 936 64 66 (150). **68**051 (150) 54 66 212 51 61 90 358 482 523 29 32 48 67 99 621 52 91 732 817 32 38 996. **69**021 35 85 109 14 92 213 46 447 549 87 600 718 34 65 (150) 816 51 59 66 70.

**70**011 60 62 77 88 185 86 206 58 63 (150) 81 345 62 89 419 93 (180) 513 91 641 752 79 801 8 27 (150) 990. **71**007 58 214 19 36 334 79 460 (150) 510 33 34 64 630 47 718 (150) 38 76 87 856 948 (150) 58 92. **72**030 44 55 80 60 159 201 (150) 20 (150) 64 66 98 327 91 433 85 550 (150) 80 84 651 67 82 89 (150) 811 77 87 908. **73**043 151 243 310 12 16 59 405 (300) 68 77 500 67 85 724 35 978. **74**034 70 (150) 74 130 209 27 319 61 408 72 543 65 86 630 80 87 723 46 845 (150) 90 907 34 73. **75**081 215 21 80 93 434 41 57 73 595 682 703 14 17 (150) 24 30 60 62 896 988 92. **76**092 93 (150) 122 41 216 26 60 85 316 (150) 67 (150) 69 74 78 472 544 59 621 29 82 723 54 805 12 13 45 901 31 (150). **77**002 29 123 (240) 51 293 344 437 (180) 72 500 (3000) 712 63 81 853 94 946 67. **78**028 61 117 63 68 297 460 (600) 76 (150) 601 28 727 853 54 927 57. **79**002 13 33 63 114 49 74 98 216 53 340 49 56 90 403 38 518 39 78 609 787 819 39 913 (150) 73.

**80**026 117 42 88 214 326 30 36 490 578 638 (150) 49 703 59 865 (180) 970. **81**005 26 47 121 54 85 219 94 98 301 36 43 56 58 413 52 53 81 545 (150) 75 696 99 724 25 77 820 39 50 57 925 39. **82**063 83 95 129 53 239 68 93 303 (180) 68 404 31 87 589 627 45 54 76 701 37 78 98 811 25 915 40 47 **83**050 64 126 88 204 20 23 33 37 46 56 66 79 331 401 26 35 551 607 12 720 839 95 (150) 970 (150). **84**140 310 18 (150) 64 70 76 477 503 18 29 36 96 691 (150) 735 51 65 (150) 868 (150) 900 6 34 44 81 (300). **85**068 79 124 42 258 319 34 36 50 555 85 (240) 655 57 64 94 770 818 906 11 19 50. **86**081 300 15 24 30 56 70 400 55 89 506 9 75 81 606 97 796 800 907 46 86. **87**011 (900) 23 31 67 92 139 64 207 330 414 29 42 65 (240) 83 503 85 600 (150) 20 29 742 90 812 68 71 85 905 (180) 20 62. **88**061 204 43 62 86 89 317 76 406 38 73 75 503 29 68 72 663 915 54 (150). **89**106 52 67 205 18 53 328 39 429 36 500 637 731 40 813 61 87.

**90**024 137 67 228 45 65 441 49 97 573 619 (180) 87 709 35 63 75 90 818 951 66 85 (150) 93. **91**019 37 63 69 106 218 73 85 445 91 504 44 652 64 78 702 19 25 43 208 907 66 96. **92**044 164 80 206 (150) 99 414 34 87 90 529 (900) 39 804 30 58 925 43 62. **93**005 10 81 92 130 61 91 230 70 382 438 46 (150) 57 96 515 27 746 (180) 57 (240) 76 819 927 36 69 (900). **94**063 81 314 96 459 95 (180) 508 (150) 639 708 76 91 891 97 922 31 38 64.

## Telegraphische Börsenberichte.

### Fonds-Course.

**Frankfurt a. M.**, 9. Dezember. Effekten-Sozietät. Kreditaktien 241⅝. Franzosen 231. Lombarden —. 1860erLoose —. Goldrente 70⅛. Galizier 210. Silberrente 60¾. Oesterr. Papierrente —. Ungar-Goldrente 82⅞. II. Orientanleihe —. III. Orientanleihe —. 1877er Russen —. Fest.

**Wien**, 9. Dezember. (Schluß-Course.) Die Börse eröffnete schwach, befestigte sich aber schließlich auf die berliner Notirungen und war theilweise lebhaft.

Papierrente 68,60. Silberrente 70,40. Oesterr. Goldrente 80,80. Ungarische Goldrente 96,12½. 1854er Loose 126,20. 1860r Loose 131,50. 1864er Loose 167,75. Kreditloose 179,25. Ungar. Prämienl. 109,10. Kreditaktien 279,20. Franzosen 267,00. Lombarden 82,00. Galizier 243,00. Kasch.-Oderb. 114,20. Pardubitzer 110,00. Nordwestbahn 145,20. Elisabethbahn 178,00. Nordbahn 2295,00. Oesterreich-ungar. Bank 855,00. Türk. Loose 17,20. Unionbank 96,90. Anglo-Austr. 138,60. Wiener Bankverein 138,75. Ungar. Kredit 262,00. Deutsche Plätze 57,00. Londoner Wechsel 116,60. Pariser do. 46,20. Amsterdamer do. 96,25. Napoleons 9,31. Dukaten 5,53. Silber 100,00. Marknoten 57,70. Russische Banknoten 1,21¾.

**Wien**, 9. Dezember. Abendbörse. Kreditaktien 280,30. Franzosen 267,50, Galizier 243,00, Anglo-Austr. 139,25, Lombarden 82,00, Papierrente 68,62½, österr. Goldrente 80,75, ungar. Goldrente 96,20, Marknoten 57,70, Napoleons 9,31½, 1864er Loose 166, 00, österr.-ungar. Bank —. Sehr fest.

**Paris**, 8. Dezember. Boulevard-Verkehr. 3proz. Rente —,—, Anleihe von 1872 115,67, Italiener —,—, Türken —,—, Türkenloose —,—, österreich. Goldrente —, ungar. Goldrente —,—, III. Orientanleihe —,—, Egypter 259,00. Spanier extér —. 1877er Russen —. Banque otomane 522,50.

## Produkten-Börse.

**Berlin**, 9. Dezemb. Weizen pr. 1000 Kilo loko 200—243 M. nach Qualität gefordert. Gelber Märk. — M. ab Bahn bez. F. gelber Schlesischer — M. ab Bahn bez. Regulirungspreis f. d. Kündigung 234 M. Gekündigt 8000 Centner. Per Dezember — Mark bezahlt, per Dezember-Januar 235½—234 bezahlt, per Januar-Februar — bez., per April-Mai 244½—243 bezahlt, Mai-Juni 245½—244½—245 bez. — Roggen per 1000 Kilo loko 168—178 M. nach Qualität gef. Russ. — ab Kündigung bez. Inländ. 178—174½ M. a. B. bez. F. Russischer — M. ab Kahn bez. Regulirungspreis f. d. Kündigung 171 M. bezahlt. Gekündigt 7000 Ztr. Per Dezember 171½—171 bez., per Dezember-Jan. 171½—171 M. bez., per Januar-Februar 173—172½ bezahlt, Februar-März — bez., April-Mai 178½—178—178½ bez., Mai-Juni 177½—177 bez. — Gerste per 1000 Kilo loko 137—200 nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 130 bis 155 nach Qualität gefordert. Russischer 132 bis 138 bez., Pommerscher 140 bis 144 bez., Ost- und Westpreußischer 136 bis 139 bez., Schlesischer 140—144 bez., Galizischer —,— bez., Böhmischer 140—143 bezahlt. Per Dezemb.-Januar 142 bez., per April-Mai 153½—153 M. bez., per Mai-Juni 155 M. bez. Gekündigt 1000 Ctr. Regulirungsp. 142 bez. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 173—210 Mark, Futterwaare 162—172 Mark. — Mais per 1000 Kilo loko 152—157 bez. nach Qualität. Rumänischer — ab Bahn bez., Amerikanischer — a. B. bez. — Weizenmehl per 100 Kilo brutto 00: 32,50 bis 30,00 M., 0: 30,00 bis 29,00 M., 0|1: 29,00—27,00 M., — Roggenmehl inkl. Sack 0: 25,75—24,75 M., 0|1: 24,50—23,50 M., per Dezember 24,70—24,85 bez., per Dezember-Januar 24,70—24,85 bez., per Januar-Februar 24,85—24 95 bez., Februar-März 24,90—25,00 bez., April-Mai 25,10 bis 25,15 bez., per Mai-Juni 25,15 bez. Gekündigt — Centner. — Regulirungspreis —,— bezahlt. — Oelsaat per 1000 Kilo Winter-Raps 210—235 Mark, Dezember-Januar —,— bez., Januar-Februar —,— bez. — Winter-Rübsen 205—228 M., Dezember-Januar —,— bz., Januar-Februar —,— bez. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 54,8 M., flüssig — M., mit Faß 55,3 M., per Dezember 55,0 M., per Dezember-Januar 55,0 M., per Januar-Februar — bezahlt, per Febr.-März — M. bez., April-Mai 56,3—56,2 M. bezahlt, Mai-Juni 56,6—56,3 bez. — Leinöl loko 67,0 M. — Petroleum per 100 Kilo loko 27,0 M., per Dezember 26,4 M. bez., per Dezember-Januar 26,4 M. bez., Januar-Februar 26,6—26,5—26,6 bez., Februar-März 27,0 bez., per April-Mai 26,5—26,6—26,5 bez. — Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — bezahlt — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 61,5 Mark bezahlt, per Dezember 61,6—61,2—61,4 bez., per Dezember-Januar 61,6—61,2—61,4 bez., Februar — bez., per April-Mai 63,2—62,7—63 bez., per Mai-Juni 63,5—62,9—63,2 bez. Gekündigt — Liter. Regulirungspreis für die Kündigung — bez. (B. B.-Z.)

**Stettin**, 9. Dezbr. (An der Börse.) Wetter: bewölkt. Temperatur + 12° R. Morgens — 16° R. Barom. 29. Wind: SW. — Weizen höher, per 1000 Kilo loko gelber inländischer 215—234 M., weißer 215 bis 236 M., per Dezember 230 M. nom., per Frühjahr 240—239—241—240 M. bez. — Roggen höher, per 1000 Kilo loko inländischer 170—174 M., Russischer 165—170 M., per Dezember 168 M. nom., per Frühjahr 170,5—172—171 M. bez., per Mai-Juni 169,5—172—171 Mk. bez. — Gerste still, per 1000 Kilo loko Brau- 144—154 M., Futter- — M., Chevalier 165—172 M. — Hafer stille, per 1000 Kilo loko inländ. 132 bis 140 M. — Erbsen ohne Handel. — Winterrübsen stille, per 1000 Kilo 215—235 M., per April-Mai 245,5 M. bez., per September-Oktober 259 M. nom. — Winterraps per 1000 Kilo loko 220 bis 240 M. bez. — Rüböl unverändert, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten vom Lager flüssiges 56 M. Br., gefrorenes in Partien 53,75 M. mit Faß bez., per Dezember 54,5—54,25 M. bez., per April-Mai 56—55,75 M. bez. — Spiritus höher, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 60,9 M. bez., kurze Lieferung ohne Faß 60,8 M. bez., per Dezember 60,4 bis 60,5 M. bez., per Dezember-Januar und per Januar-Februar 60,3 M. bez., Br. und Gd., per Frühjahr 62—62,5—6.,3 M. bez., Br. u. Gd., per Mai-Juni 63 M. Br. — Angemeldet: Nichts. — Regulirungspreise: Weizen 230 M., Roggen 168 M., Rüböl 54,5 M., Spiritus 60,5 M. — Petroleum loko 9—9,1 M. tr bez., Regulirungspreis 9 M. (Ostsee-Ztg.)

### Meteorologische Beobachtungen zu Posen 1879.

| Datum. | Stunde. | Barometer 260 über der Ostsee. | Thermometer. | Wind. | Wolkenform. |
|---|---|---|---|---|---|
| 9. Dez. | Nachm. 2 | 28" 5'''85 | —14°0 | WSW =1 | trübe St. |
| 9. = | Abnds. 10 | 28" 5'''53 | —15°2 | W =1 | ganz heiter |
| 10. = | Morgs. 6 | 28" 2'''88 | —14°8 | W 0=1 | heiter St. |

### Wasserstand der Warthe.

**Posen**, am 8. Dezember Mittags 1,12 Meter.
= = 9. = = 1,12 =

**Berlin**, 9. Dezember. Die Meldungen der auswärtigen Plätze hatten im Anschluß an die Flauheit des gestrigen Nachgeschäfts schwach gelautet und boten der Eröffnung des hiesigen Verkehrs heute keine Anregung. Franzosen und Kreditaktien setzten 1 Mark unter dem gestrigen Schluß ein, Laurahütte und Dortmunder Union büßten je 1 Prozent ein, erholten sich aber rasch und wurden als fest bezeichnet. Im Grunde herrschte aber überall große Verkaufslust, und da dieselbe auf Widerstand stieß, so erschien die Stimmung als lustlos: der Verkehr beschränkte sich auf sehr geringe Umsätze, und die Kurse stellten sich meistens Kleinigkeiten niedriger. Die schlesischen Eisenbahnwerthe waren durch die unerwartete Minder-Einnahme der oberschlesischen Eisenbahn gedrückt und die übrigen Eisenbahnwerthe lagen still, jedoch im ganzen fest. Diskonto-Kommandit-Antheile waren wenig verändert, die übrigen Bank-Aktien erfuhren überwiegend Abschwächungen. Bergwerksaktien lagen nicht fest, und andere Industriewerthe zeigten nur geringe Lebhaftigkeit. Anlage-Werthe waren wenig verändert; deutsche Anleihen fest, Pfandbriefe und Prioritäten mäßig beachtet. Ausländische Eisenbahn-Obligationen fest. Fremde Renten blieben still, russische Werthe schwach. Die Haltung befestigte sich im Laufe der ersten halben Stunde besonders für internationale Spielpapiere und die leitenden Bergwerkswerthe. In der zweiten Stunde machte die Erholung weitere Fortschritte; Bergwerks-Papiere befestigten sich fortgesetzt und der Schluß war gut behauptet. — Dortmunder Stamm-Prioritäten 99,25 bezahlt und Geld, Breslau-Warschauer 100,75 bezahlt und Geld. — Per ultimo notirte man Franzosen 463,50 bis 4,50, Lombarden 142, Kreditaktien 484,50—3,50—487,80, Diskonto-Kommandit-Antheile 182,10—1,75—182,75. — Der Schluß war ziemlich fest.

## Fonds- u. Aktien-Börse.

**Berlin**, den 9. Dezember 1879.

### Preußische Fonds- und Geld-Course.

| | | |
|---|---|---|
| Consol. Anleihe | 4½ | 104,30 bz G |
| do. neue 1876 | 4 | 97,40 bz |
| Staats-Anleihe | 4 | 97,90 B |
| Staats-Schuldsch. | 3½ | 95,50 bz |
| Od.-Deichb.-Obl. | 4½ | |
| Berl. Stadt-Obl. | 4½ | 103,20 bz B |
| do. do. | 3½ | 92,25 bz |
| Schldv. d. B. Kfm. | 4½ | |
| Pfandbriefe: | | |
| Berliner | 4½ | 103,00 B |
| do. | 5 | 106,60 G |
| Landsch. Central | 4 | 97,50 B |
| Kur- u. Neumärk. | 3½ | 91,50 bz |
| do. neue | 3½ | 88,25 G |
| do. | 4 | 97,50 G |
| do. neue | 4½ | |
| N. Brandbg. Cred. | 4 | |
| Ostpreußische | 3½ | 87,20 bz |
| do. | 4 | 96,60 bz |
| do. | 4½ | 102,70 bz |
| Pommersche | 3½ | 87,20 G |
| do. | 4 | 97,60 bz |
| do. | 4½ | 102,90 B |
| Posensche, neue | 4 | 97,80 bz |
| Sächsische | 4 | |
| Schlesische | 3½ | |
| do. alte A. u. C. | 4½ | |
| do. neue A. u. C. | 4 | |
| Westpr. rittersch. | 3½ | 87,20 G |
| do. | 4 | 97,00 bz |
| do. | 4½ | 101,50 bz G |
| do. II. Serie | 5 | |
| do. neue | 4 | |
| do. | 4½ | 101,70 bz |
| Rentenbriefe: | | |
| Kur- u. Neumärk. | 4 | 98,50 bz |
| Pommersche | 4 | 98,40 bz |
| Posensche | 4 | 98,10 G |
| Preußische | 4 | 98,10 G |
| Rhein- u. Westfäl. | 4 | 98,75 bz |
| Sächsische | 4 | 98,50 B |
| Schlesische | 4 | 99,00 G |
| Souvereignes | | |
| 20-Franksstücke | | 16,14 bz |
| do. 500 Gr. | | |
| Dollars | | 4,18.5 G |
| Imperials | | 16,67 G |
| do. 500 Gr. | | |
| Fremde Banknoten | | |
| do. einlösb. Leipz. | | |
| Französ. Banknot. | | 80,80 B |
| Oesterr. Banknot. | | 173,40 bz |
| do. Silbergulden | | 172,75 bz |
| Russ. Noten 100 Rbl. | | 211,75 bz |

### Deutsche Fonds.

| | | |
|---|---|---|
| P.-A. v. 55 a 100 Th. | 3½ | 143,75 bz G |
| Hess. Prsch. a 40 Th. | — | 266,40 bz B |
| Bad. Pr.-A. v. 67. | 4 | 132,00 bz B |
| do. 35 fl. Obligat. | — | 175,00 bz G |
| Bair. Präm.-Anl. | 4 | 132,80 G |
| Braunschw. 20 thl.-L | — | 89,30 G |
| Brem. Anl. v. 1874 | 4½ | |
| Cöln.-Md.-Pr.Anl. | 3½ | 130,25 bz |
| Dess. St. Pr.-Anl. | 3½ | 125,00 G |
| Goth. Pr.-Pfdbr. | 5 | 115,50 G |
| do. II. Abth. | 5 | 113,00 bz G |
| Hb. Pr.-A. v. 1866 | 3 | 188,25 bz |
| Lübecker Pr.-Anl. | 3½ | 180,00 bz G |
| Mecklenb. Eisenbsch. | 3½ | 89,25 bz B |
| Meininger Loose | — | 25,20 bz |
| do. Pr.-Pfdbr. | 4 | 118,30 bz |
| Oldenburger Loose | 3 | 149,90 bz |
| D.-G.-C.-B.-Pf 110 | 5 | 102,75 G |
| do. do. | 4½ | 98,20 B |
| Dtsch. Hypoth. unk. | 5 | 101,75 bz G |
| do. do. | 4½ | 98,50 bz G |
| Mein. Hyp.-Pf. | 5 | 101,10 G |
| Nrdd. Grdcr.-H.-A. | 5 | 97,75 bz G |
| do. Hyp.-Pfdbr. | 5 | 94,75 bz G |

| | | |
|---|---|---|
| Pomm. H.-B. I. 120 | 5 | 102,00 B |
| do. II. IV. 110 | 5 | 99,00 G |
| Pomm. III. rkz. 100 | 5 | 98,50 G |
| Pr. B.-C.-H.-Br. rz. | 5 | 102,50 bz |
| do. do. 100 | 5 | 100,40 bz G |
| do. do. 115 | 4½ | 99,50 bz G |
| Pr. C.-B.-Pfdbr. kd. | 4½ | 101,50 B |
| do. unk. rückz. 110 | 5 | 110,50 G |
| do. (1872 u. 74) | 4½ | |
| do. (1872 u. 73) | 5 | |
| do. (1874) | 5 | |
| Pr. Hyp.-A.-B. 120 | 4½ | 100,75 bz G |
| do. do. 110 | 5 | 102,75 bz G |
| Schles. Bod.-Cred. | 5 | 102,90 G |
| do. do. | 4½ | 100,25 G |
| Stettiner Nat.Hyp. | 5 | 99,90 bz G |
| do. do. | 4½ | 96,50 bz G |
| Kruppsche Obligat. | 5 | 110,00 G |

### Ausländische Fonds.

| | | |
|---|---|---|
| Amerik. rckz. 1881 | 6 | 101,90 bz G |
| do. do. 1885 | 6 | |
| do. Bds. (fund.) | 5 | 100,60 bz G |
| Norweger Anleihe | 4½ | |
| Newyork. Std.-Anl. | 6 | 114,90 bz |
| Oesterr. Goldrente | 4 | 70,25 bz |
| do. Pap.-Rente | 4⅕ | 59,20 bz B |
| do. Silber-Rente | 4⅕ | 60,75 bz B |
| do. 250 fl. 1854 | 4 | 117,50 bz B |
| do. Cr. 100 fl. 1858 | — | 337,00 B |
| do. Lott.-A. v. 1860 | 5 | 126,30 bz G |
| do. do. v. 1864 | — | 303,00 bz G |
| Ungar. Goldrente | 6 | 83,00 bz B |
| do. St.-Eisb.Akt. | 5 | 81,90 bz |
| do. Loose | — | 199,00 bz G |
| do. Schatzsch. I. | 6 | |
| do. do. kleine | 6 | |
| do. do. II. | 6 | |
| Italienische Rente | 5 | 79,40 G |
| do. Tab.-Oblg. | 6 | 101,10 bz |
| Rumänier | 8 | 106,00 B |
| Finnische Loose | — | 47,75 bz B |
| Russ. Centr.-Bod. | 5 | |
| do Engl. A. 1822 | 5 | 85,10 bz G |
| do. do. A. v. 1862 | 5 | 86,20 B |
| Russ.-Engl. Anl. | 3 | 66,00 G |
| Russ. fund. A. 1870 | 5 | |
| Russ. cons. A. 1871 | 5 | 87,20 bz |
| do. do. 1872 | 5 | 87,20 bz |
| do. do. 1873 | 5 | |
| do. do. 1877 | 5 | 89,30 bz G |
| do. Boden-Credit | 5 | 78,40 bz B |
| do. Pr.-A. v. 1864 | 5 | 152,60 bz G |
| do. do. v. 1866 | 5 | 149,90 bz |
| do. 5. A. Stiegl. | 5 | 61,80 bz G |
| do. 6. do. do. | 5 | 84,75 bz B |
| do. Pol. Sch.-Obl. | 4 | |
| do. do. kleine | 4 | |
| Poln. Pfdbr. III. E. | 5 | 62,60 bz |
| do. do. | 4 | |
| do. Liquidat. | 4 | 56,40 bz |
| Türk. Anl. v. 1865 | 5 | 10,70 B |
| do. do. v. 1869 | 6 | |
| do. Loose vollgez. | 3 | 30,70 B |

### *) Wechsel-Course.

| | |
|---|---|
| Amsterd. 100 fl. 8 T. | 168,35 bz |
| do. 100 fl. 2 M. | 167,50 bz |
| London 1 Lstr. 8 T. | 20,33 bz |
| do. do. 3 M. | 20,25 bz |
| Paris 100 Fr. 8 T. | 80,65 bz |
| Blg. Bkpl. 100 F. 3 T. | |
| do. do. 100 F. 2 M. | |
| Wien öst. Währ. 8 T. | 173,30 bz |
| Wien. öst. Währ. 2 M. | 172,25 bz |
| Petersb. 100 R. 3 W. | 210,75 bz |
| do. 100 R. 3 M. | 209,35 bz |
| Warschau 100 R 8 T. | 211,50 bz |

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4½, für Lombard 5½ pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. 4, Hamburg —, Leipzig —, London 3, Paris 3, Petersburg 6, Wien 4 pCt.

### Bank- u. Kredit-Aktien.

| | | |
|---|---|---|
| Badische Bank | 4 | 107,25 G |
| Bk. f. Rheinl. u. Westf | 4 | 37,00 bz B |
| Bk. f. Sprit- u. Pr.-H. | 4 | 59,25 bz G |
| Berl. Handels-Ges. | 4 | 81,90 bz G |
| do. Kassen-Verein. | 4 | 170,00 bz |
| Breslauer Disk.-Bk. | 4 | 94,00 bz B |
| Centralbk. f. B. | 4 | 10,50 bz |
| Centralbk. f. J. u. H. | | 45,00 G |
| Coburger Credit-B. | 4 | 92,75 bz G |
| Cöln. Wechslerbank | 4 | 102,90 bz |
| Danziger Privatb. | 4 | 107,00 bz G |
| Darmstädter Bank | 4 | 146,50 bz G |
| do. Zettelbank | 4 | 105,60 bz |
| Dessauer Creditb. | 4 | 88,10 bz G |
| do. Landesbank | 4 | 128,00 B |
| Deutsche Bank | 4 | 140,40 bz |
| do. Genossensch. | 4 | 111,00 bz B |
| do. Hyp.-Bank. | 4 | 88,00 bz G |
| do. Reichsbank. | 4½ | 153,70 bz |
| Disconto-Comm. | 4 | 182,50 bz |
| Geraer Bank | 4 | 97,75 bz G |
| do. Handelsb. | 4 | 49,90 bz |
| Gothaer Privatbk. | 4 | 100,30 bz B |
| do. Grundkredb. | 4 | 90 00 G |
| Hypothek (Hübner) | 4 | 86,50 B |
| Königsb. Vereinsb. | 4 | 95,00 bz G |
| Leipziger Creditb. | 4 | 145,90 bz |
| do. Discontob. | 4 | 84,30 B |
| Magdeb. Privatb. | 4 | 114,25 bz |
| Mecklb. Bodencred. | fr. | 59,50 B |
| do. Hypoth.-B. | 4 | 73,75 bz G |
| Meining. Creditbk. | 4 | 86,20 bz |
| do. Hypothekenbk. | 4 | 91,00 bz G |
| Niederlausitzer Bank | 4 | 100,00 bz B |
| Norddeutsche Bank | 4 | 152,50 bz |
| Nordd. Grundkredit | 4 | 48,50 bz G |
| Oesterr. Kredit | 4 | |
| Posener Spritaktien | 4 | 46,50 bz B |
| Petersb. Intern. Bk. | 4 | 96,00 G |
| Posen. Landwirthsch | 4 | 62,00 B |
| Posener Prov.-Bank | 4 | 108,75 bz B |
| Preuß. Bank-Anth. | 4½ | |
| do. Bodenkredit | 4 | 71,50 bz G |
| do. Zentralbdn. | 4 | 126,90 bz |
| do. Hyp.-Spielh. | 4 | 112,30 bz G |
| Produkt.-Handelsbk | 4 | 77,50 B |
| Sächsische Bank | 4 | 114,25 G |
| Schaaffhaus. Bankv. | 4 | 97,75 bz |
| Schles. Bankverein | 4 | 106,00 bz |
| Südd. Bodenkredit | 4 | 128,50 bz |

### Industrie-Aktien.

| | | |
|---|---|---|
| Brauerei Patzenhof. | 4 | 124,00 G |
| Dannenb. Kattun. | 4 | 22,00 bz G |
| Deutsche Baugesf. | 4 | 60,75 G |
| Dtsch. Eisenb.-Bau. | 4 | 8,10 G |
| Dtsch. Stahl- u. Eis. | 4 | |
| Donnersmarckhütte | 4 | 53,00 bz |
| Dortmunder Union | 4 | 15,75 bz G |
| Egell. Masch.-Akt. | 4 | 38,00 bz G |
| Erdmannsd. Spinn. | 4 | 24,00 bz G |
| Flora f. Charlottenb. | 4 | |
| Frist u. Roßm. Näh. | 4 | |
| Gelsenkirch.-Bergw. | 4 | 126,25 bz G |
| Georg-Marienhütte | 4 | 92,00 B |
| Hibernia u. Shamr. | 4 | 82,50 bz |
| Immobilien (Berl.) | 4 | 84,75 G |
| Kramsta, Leinen-F. | 4 | 89,75 bz G |
| Lauchhammer | 4 | 38,50 bz G |
| Laurahütte | 4 | 107,10 bz G |
| Luise Tiefb.-Bergw. | 4 | 63,00 bz G |
| Magdeburg. Bergw. | 4 | 130,00 bz B |
| Marienhüt. Bergw. | 4 | 75,25 G |
| Menden u. Schw. B. | 4 | 88,00 bz G |
| Oberschl. Eis.-Bed. | 4 | 56,75 bz G |
| Ostend | 4 | |
| Phönix B.-A. Lit. A | 4 | 78,50 bz G |
| Phönix B.-A. Lit. B. | 4 | 50,00 bz |
| Redenhütte | 4 | 185,00 bz B |
| Rhein.-Nass. Bergw. | 4 | 92,00 bz |
| Rhein.-Westf. Ind. | 4 | |
| Stobwasser Lampen | 4 | 21,50 G |
| Unter den Linden | 4 | 8,10 bz |
| Wöhlert Maschinen | 4 | 18,00 bz G |

### Eisenbahn-Stamm-Aktien.

| | | |
|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 4 | 21,50 bz G |
| Altona-Kiel | 4 | 134,00 bz |
| Bergisch-Märkische | 4 | 94,40 bz |
| Berlin-Anhalt | 4 | 100,90 bz |
| Berlin-Dresden | 4 | 11,90 bz |
| Berlin-Görlitz | 4 | 16,90 bz |
| Berlin-Hamburg | 4 | 183,90 bz |
| Brl.-Potsd.-Magd. | 4 | 94,40 G |
| Berlin-Stettin | 4 | 110,25 bz G |
| Bresl.-Schw.-Frbg. | 4 | 94,30 bz |
| Cöln-Minden | 4 | 143,80 bz G |
| do. Lit. B. | | |
| Halle-Sorau-Guben | 4 | 14,00 bz G |
| Hann.-Altenbeken | 4 | 12,80 bz G |
| do. II. Serie | | |
| Märkisch-Posener | 4 | 23,90 bz |
| Magd.-Halberstadt | 4 | 142,50 G |
| Magdeburg-Leipzig | 4 | |
| do. do. Lit. B. | 4 | |
| Münster-Hamm | 4 | 97,80 bz G |
| Niederschl.-Märk. | 4 | 98,00 bz G |
| Nordhausen-Erfurt | 4 | 23,00 B |
| Oberschl. Lit. A u. C. | 3½ | 171,00 bz B |
| do. Lit. B. | 3½ | 146,25 bz |
| do. Lit. C. | 5 | |
| Ostpreuß. Südbahn | 4 | 51,40 bz |
| Rechte Oderuferb. | 4 | 140,00 bz |
| Rheinische | 4 | 152,30 bz |
| do. Lit. B. v. St gar. | 4 | 97,00 B |
| Rhein-Nahebahn | 4 | 12,25 bz G |
| Stargard-Posen | 4½ | 102,25 bz G |
| Thüringische | 4 | 148,00 bz |
| do. Lit. B. v. St. gar. | 4 | 96,00 B |
| do. Lit. C. v. St gar. | 4½ | 103,90 bz |
| Weimar-Geraer | 4½ | 48,25 bz |
| Albrechtsbahn | 5 | 21,75 bz G |
| Amsterd.-Rotterd. | 4 | 114,00 bz |
| Aussig-Teplitz | 4 | 176,75 B |
| Böhm. Westbahn | 5 | 87,50 bz G |
| Brest-Grajewo | 4 | 47,50 bz |
| Brest-Kiew | 4 | |
| Dux-Bodenbach | 4 | 39,50 bz G |
| Elisabeth-Westbahn | 5 | 76,25 B |
| Kais. Franz Joseph | 5 | 67,25 bz |
| Gal. (Karl Ludwig.) | 5 | 105,20 bz |
| Gotthard-Bahn | 6 | 49,10 bz G |
| Kaschau-Oderberg | 5 | 49,40 G |
| Ludwigsb.-Bexbach | 4 | 193,50 G |
| Lüttich-Limburg | 4 | 14,70 bz |
| Mainz-Ludwigsh. | 4 | 87,25 bz |
| Oberhess. v. St. gar. | — | |
| Oestr.-frz. Staatsb. | 5 | |
| do. Nordw.-B. | 5 | 249,75 bz G |
| do. Litt. B. | 5 | 157,75 bz G |
| Reichenb.-Pardubitz | 4½ | 47,40 bz |
| Kronpr. Rud.-Bahn | 5 | 61,75 bz G |
| Rjask-Wyas | 5 | |
| Rumänier | 4 | 44,00 bz G |
| Russ. Staatsbahn | 5 | 136,40 G |
| Schweizer Unionb. | 4 | 14,25 B |
| Schweizer Westbahn | 4 | 14,75 bz G |
| Südösterr. (Lomb.) | 4 | |
| Turnau-Prag | 4 | 49,25 bz G |
| Vorarlberger | 5 | 64,75 B |
| Warschau-Wien | 4 | 244,50 bz |
| Rechte Oderuf. Bahn | 5 | 138,25 bz G |
| Rumänische | 8 | 102,10 bz G |
| Saalbahn | 3 | |
| Saal-Unstrutbahn | 5 | |
| Tilsit-Insterburg | 5 | 84,00 bz |
| Weimar-Geraer | 5 | |

### Eisenbahn-Stammprioritäten.

| | | |
|---|---|---|
| Altenburg-Zeitz | 5 | |
| Berlin-Dresden | 5 | 30,80 bz G |
| Berlin-Görlitzer | 5 | 62,25 bz |
| Breslau-Warschau | 4 | |
| Halle-Sorau-Gub. | 5 | 66,75 bz G |
| Hannover-Altenbek. | 5 | 28,90 bz G |
| do. II. Serie | 5 | |
| Leipz.-Gaschw.-Ms. | 5 | |
| Märkisch-Posen | 5 | 98,00 bz G |
| Magd.-Halberst. B. | 3½ | 85,50 bz G |
| do. do. C. | 5 | 116,50 bz B |
| Marienb.-Mlawka | 5 | 82,30 bz G |
| Nordhausen-Erfurt | 5 | 86,10 bz B |
| Oberlausitzer | 5 | |
| Ostpreuß. Südbahn | 5 | 94,75 bz B |
| Posen-Creuzburg | 5 | 62,50 bz |

### Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

| | | |
|---|---|---|
| Aach.-Mastricht | 4½ | 98,75 G |
| do. do. II. | 5 | |
| do. do. III. | 5 | |
| Berg.-Märkische I. | 4½ | |
| do. II. | 4½ | 101,90 G |
| do. III. v. St. g. | 3½ | 88,50 G |
| do. do. Litt. B. | 3½ | 88,50 G |
| do. do. Litt. C. | 3½ | 84,50 G |
| do. IV. | 4½ | |
| do. V. | 4½ | 101,90 G |
| do VI. | 4½ | 102,60 B |
| do. VII. | 4½ | 101,80 bz G |
| Aachen-Düsseldf. I. | 4 | |
| do. do. II. | 4 | |
| do. do. III. | 4½ | 101,00 B |
| do. Düss.-Elb.-Pr. | 4 | |
| do. do. II. | 4½ | |
| do. Dortm.-Soest | 4 | 96,00 G |
| do. do. II. | 4½ | 101,00 bz G |
| do. Nordb. Fr. W. | 5 | 102,80 bz G |
| do. Ruhr-Cr.-K. | 4½ | |
| do. do. II. | 4 | |
| do. do. III. | 4½ | |
| Berlin-Anhalt | 4 | |
| do. | 4½ | 101,70 bz B |
| do. Litt. B. | 4½ | 101,70 bz B |
| Berlin-Görlitz | 5 | 101,25 G |
| do. do. Litt. B. | 4½ | 98,00 bz G |
| Berlin-Hamburg | 4 | 98,00 B |
| do. do. II. | 4 | 98,00 B |
| do. do. III. | 5 | 102,00 G |
| Brl.-Ptsd.-M. A. B. | 4 | 97,75 G |
| do. do. C. | 4 | 97,75 G |
| do. do. D. | 4½ | 101,40 B |
| do. do. F. | 4½ | 101,40 bz G |
| Berlin-Stettin I. | 4½ | |
| do. do. II. | 4 | 97,00 G |
| do. do. III. | 4 | 97,00 G |
| do. IV. v. St. g. | 4½ | 103,00 bz |
| do. VI. do. | 4 | 97,00 G |
| do. VII. | 4½ | 101,30 bz G |
| Bresl.-Schw.-Freib. | 4½ | |
| do. do. Litt. G. | 4½ | |
| do. do. Litt. H. | 4½ | 100,60 bz G |
| do. do. Litt. I. | 4½ | 100,60 bz G |
| do. do. 1876 | 5 | 104,50 bz G |
| Cöln-Minden IV. | 4 | 97,50 G |
| do. do. V. | 4 | |
| do. do. VI. | 4½ | 101,50 bz G |
| Halle-Sorau-Guben | 4½ | 103,00 G |
| do. do. C. | 4½ | 103,00 G |
| Hannov.-Altenbk. I. | 4½ | 100,60 bz G |
| do. do. II. | 4½ | 100,60 bz G |
| do. do. III. | 4½ | 101,00 bz B |
| Märkisch-Posener | 4½ | 101,10 bz |
| Magd.-Halberstadt | 4½ | |
| do. do. de 1865 | 4½ | 101,50 G |
| do. do. de 1873 | 4½ | 101,20 bz G |
| do. Leipz. A. | 4½ | 102,20 bz |
| do. do. B. | 4 | 96,90 bz |
| do. Wittenberge | 4½ | |
| do. do. | 3 | 84,00 bz G |
| Niederschl.-Märk. I. | 4 | 98,00 B |
| do. II. a 62½ thlr. | 4 | 97,00 B |
| do. Obl. I. u. II. | 4 | 97,75 G |
| do. do. III conv. | 4 | |
| Oberschlesische A. | 4 | |
| Oberschlesische B. | 3½ | |
| do. C. | 4 | |
| do. D. | 4 | 97,60 G |
| do. E. | 3½ | 89,40 G |
| do. F. | 4½ | |
| do. G. | 4½ | 102,00 G |
| do. H. | 4½ | |
| do. v. 1869 | 4½ | 102,75 B |
| do. v. 1873 | 4 | 96,30 bz |
| Oberschles. v. 1874 | 4½ | 102,00 bz |
| do. Brieg-Neisse | 4½ | 101,00 B |
| do. Cos.-Oderb. | 4 | |
| do. do. | 5 | 101,75 G |
| do. Nied.-Zwgb. | 3½ | |
| do. Starg.-Pos. | 4 | |
| do. do. II. | 4½ | |
| do. do. III. | 4½ | |
| Ostpreuß. Südbahn | 4½ | 100,75 B |
| do. Litt. B. | 4½ | |
| do. Litt. C. | 4½ | |
| Rechte-Oder-Ufer | 4½ | 102,50 bz |
| Rheinische | 4 | |
| do. v. St. gar. | 3½ | 90,25 G |
| do. v. 1858, 60 | 4½ | 101,50 bz G |
| do. v. 1862, 64 | 4½ | 101,50 bz G |
| do. v. 1865 | 4½ | 101,50 bz G |
| do. 1869, 71, 73 | 4½ | 101,50 bz G |
| do. v. 1874, | 5 | 102,40 G |
| Rh.-Nahe v. St. g. | 4½ | 103,00 G |
| do. II. do. | 4½ | 103,00 G |
| Schlesw.-Holstein | 4½ | |
| Thüringer I. | 4 | 96,75 G |
| do. II. | 4½ | |
| do. III. | 4 | 96,75 G |
| do. IV. | 4½ | 102,00 B |
| do. V. | 4½ | 102,00 B |

### Ausländische Prioritäten.

| | | |
|---|---|---|
| Elisabeth-Westbahn | 5 | 81,70 bz |
| Gal. Karl-Ludwig I. | 5 | 88,60 bz G |
| do. do. II. | 5 | 87,40 bz G |
| do. do. III. | 5 | 87,40 G |
| do. do. IV. | 5 | 87,40 G |
| Lemberg-Czernow. I. | 5 | 73,20 B |
| do. II. | 5 | 76,25 G |
| do. III. | 5 | 71,00 bz B |
| do. IV. | 5 | 67,80 bz |
| Mähr.-Schl. C.-B. | fr. | 26,60 bz |
| Mainz-Ludwigsb. | 5½ | |
| do. do. | 3 | |
| Oesterr.-Frz.-Stsb. | 3 | 365,25 bz G |
| do. Ergänzsb. | 3 | 347,75 bz |
| Oesterr.-Frz.-Stsb. | 5 | 102,60 bz |
| do. II. Em. | 5 | 102,60 bz |
| Oesterr. Nordwest. | 5 | 83,25 bz G |
| Oest. Nrdwstb. Lit. B | 5 | 79,60 bz |
| do. Geld-Priorit. | 5 | |
| Kronpr. Rud.-Bahn | 5 | 76,60 bz G |
| do. do. 1869 | 5 | 74,90 bz G |
| do. do. 1872 | 5 | 74,50 bz G |
| Rab-Graz Pr.-A. | 4 | 88,20 bz G |
| Reichenb.-Pardubitz | 5 | 73,80 G |
| Südösterr. (Lomb.) | 3 | 259,25 bz |
| do. do. neue | 3 | 259,00 bz G |
| do. do. 1875 | 6 | |
| do. do. 1876 | 6 | |
| do. do. 1877 | 6 | |
| do. do. 1878 | 6 | |
| do. do. Oblig. | 5 | 88,50 bz G |
| Brest-Grajewo | 5 | 85,00 bz G |
| Charkow-Asow g. | 5 | 92,25 G |
| do. in Lstr. a 20 40 | 5 | 86,30 B |
| Chark.-Krementsch. | 5 | 90,00 G |
| Jelez-Orel, gar. | 5 | 91,00 bz |
| Koslow-Woron. gar | 5 | 89,90 bz |
| Koslow-Woron. Ob. | 5 | 81,75 bz G |
| Kursk-Chark. gar. | 5 | 91,75 G |
| K.-Chark-As. (Obl.) | 5 | 86,25 bz G |
| Kursk-Kiew, gar. | 5 | 97,00 bz B |
| Losowo-Sewast. | 5 | 83,60 bz G |
| Mosko-Rjäsan | 5 | 102,90 bz |
| Mosk.-Smolensk | 5 | 92,50 bz G |
| Schuja-Ivanow. | 5 | 92,30 bz |
| Warschau-Teresp. | 5 | 94,20 bz G |
| do. kleine | 5 | 94,30 bz |
| Warschau-Wien II. | 5 | 101,40 bz B |
| do. III. | 5 | 99,75 bz G |
| do. IV. | 5 | 96,75 bz G |
| Zarskoe-Selo | 5 | 75,00 bz B |

Druck und Verlag von W. Decker u. Co. (E. Röstel) in Posen.